

**ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS DA SANTA CASA DE  
MISERICÓRDIA  
DE VITÓRIA – EMESCAM  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICAS PÚBLICAS  
E DESENVOLVIMENTO LOCAL**

**THAIS THEODORO MOURAD**

**ANÁLISE COMPARATIVA DA EXPANSÃO VIÁRIA E TERRITORIAL:  
CENTRO VERSUS PERIFERIA NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE  
ITAPEMIRIM**

**VITÓRIA  
2021**

THAIS THEODORO MOURAD

**ANÁLISE COMPARATIVA DA EXPANSÃO VIÁRIA E TERRITORIAL: CENTRO  
VERSUS PERIFERIA NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM**

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

Orientador: Prof. Dr. Helder Gomes

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

Linha de Pesquisa: Processos de Trabalho, Políticas Públicas e Desenvolvimento Local

VITÓRIA  
2021

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

---

M929a Mourad, Thais Theodoro.  
Análise comparativa da expansão viária e territorial : centro  
*versus* periferia no município de Cachoeiro de Itapemirim / Thais  
Theodoro Mourad. - 2022.  
71 f. : il.

Orientador: Prof. Dr. Helder Gomes.

Dissertação (mestrado) em Políticas Públicas e  
Desenvolvimento Local – Escola Superior de Ciências da Santa  
Casa de Misericórdia de Vitória, EMESCAM, 2022.

1. Desenvolvimento urbano – Cachoeiro de Itapemirim (ES).  
2. Mobilidade. 3. Estatuto da Cidade. 4. Espaço urbano. 5.  
Qualidade de vida – cidadania – Cachoeiro de Itapemirim (ES). I.  
Gomes, Helder. II. Escola Superior de Ciências da Santa Casa  
de Misericórdia de Vitória, EMESCAM. III. Título.

CDD: 711.13

---

**THAIS THEODORO MOURAD**

**ANÁLISE COMPARATIVA DA EXPANSÃO VIÁRIA E TERRITORIAL: CENTRO  
VERSUS PERIFERIA NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM**

Dissertação ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local, Escola Superior de Ciências da Santa Casa de Misericórdia de Vitória – EMESCAM, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestra em Políticas Públicas e Desenvolvimento Local.

Aprovada em: \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Helder Gomes  
Orientador

---

Prof. Dr. Cesar Albenes de Mendonça Cruz  
Membro interno

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Eneida Maria de Souza Mendonça  
Membro externo

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente a Deus, pela minha vida, por me ajudar a ultrapassar todos os obstáculos encontrados ao longo do Mestrado.

Ao orientador Helder Gomes, por toda ajuda, paciência, correções e ensinamentos que me permitiram apresentar um melhor desempenho no meu processo de formação profissional.

Agradeço aos meus pais por todo incentivo nos momentos difíceis e compreenderam minha ausência por muitas vezes, enquanto eu me dedicava a esse trabalho. Agradeço também ao meu esposo, por toda parceria e estímulo para continuação deste trabalho, e por caminhar ao meu lado durante a realização do mesmo.

Nós somos o que fazemos repetidas vezes.  
Portanto, a excelência não é ato é, mas um  
habito.

(Aristóteles)

## RESUMO

O Plano Diretor Municipal (PDM) é o instrumento legal que visa distribuir e orientar a ocupação do solo urbano procurando atender ao interesse coletivo dos moradores, bem como a preservação de espaços construídos, da natureza e a organização espacial dos zoneamentos da cidade. Essas vertentes estão inseridas no Estatuto das Cidades, que é fator essencial para tornar o Plano Diretor Municipal a principal forma de atestar a aplicação desses instrumentos, contribuindo assim, para um melhor desenvolvimento local. Sendo assim, objetiva-se identificar os elementos de regulação ausentes no PDM de Cachoeiro de Itapemirim, no que tange à localização espacial, às edificações habitacionais, dos equipamentos públicos e dos empreendimentos privados, bem como no que diz respeito à malha viária, sobretudo nos vazios urbanos, para que na formulação do novo plano tais lacunas possam ser preenchidas de forma a viabilizar a operacionalidade do plano no município. Portanto, realizou-se uma pesquisa documental, descritiva, analisando os pontos em que o PDM interfere no desenvolvimento da cidade, estabelecendo assim, um comparativo, mediando as possibilidades de melhoria. Assim, são expostas formas de facilitar a realização das atividades de planejamento, buscando a qualidade de vida de residentes no município, além de permitir o desenvolvimento econômico em seu espaço urbano.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento Urbano. Mobilidade. Estatuto da Cidade.

## **ABSTRACT**

The Municipal Master Plan (PDM) is the legal instrument that aims to distribute and guide the occupation of urban land, seeking to meet the collective interest of residents, as well as the preservation of built spaces, nature and the spatial organization of the city's zoning. These aspects are included in the Statute of Cities, which is an essential factor to make the Municipal Master Plan the main form of attesting to the application of these instruments, thus contributing to better local development. Thus, the objective is to identify the regulatory elements absent in the PDM of Cachoeiro de Itapemirim, with regard to the spatial location, housing buildings, public facilities and private enterprises, as well as with regard to the road network, especially in the urban voids, so that in the formulation of the new plan such gaps can be filled in order to make the plan operational in the municipality. Therefore, a descriptive, documentary research will be carried out, analyzing the points where the PDM interferes in the city's development, thus establishing a comparison, measuring the possibilities for improvement. Thus, it is expected to be able to expose ways to facilitate the carrying out of planning activities, seeking the quality of life of residents in the city, in addition to allowing economic development in its urban space.

**Keyword:** Urban Development. Mobility. City Statute.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa localização cidade de Cachoeiro de Itapemirim .....	20
Figura 2 – Localização do Município de Cachoeiro de Itapemirim e subdivisão em distritos .....	21
Figura 3 - Bairros de Cachoeiro de Itapemirim no perímetro urbano do distrito-sede. ....	22
Figura 4 – Rio Itapemirim sendo navegado por nativos .....	23
Figura 5 – Igreja Senhor dos Passos, década de 1940.....	25
Figura 6 – Rua Moreira .....	25
Figura 7 – Mapa uso do solo .....	29
Figura 8 - Principais polos de geração de viagens.....	30
Figura 9 - Hierarquia viária.....	32
Figura 10 – Mapa fluxo trânsito .....	33
Figura 11 – Vias com seção crítica na região central.....	34
Figura 12 - Tendências de adensamento, 2000 e 2010 .....	37
Figura 13 - Vetores de expansão identificados .....	38
Figura 14 - Vetores de expansão considerados nos cenários futuros.....	39
Figura 15 – Anexo PDM, mapa expansão urbana.....	40
Figura 16 – Mapa uso do solo, área central .....	41
Figura 17 – Mapa levantamento pontos trânsito .....	43
Figura 18 – Mapa de fluxos das vias bairro Centro .....	46
Figura 19 – Montagem histórica <i>versus</i> atual bairro Centro.....	47
Figura 20 – Rua Capitão Deslandes, década de 1940.....	47
Figura 21 – Mapa localização bairro Alto União .....	48
Figura 22 – Praça Tércio Volpato.....	50
Figura 23 – Mapa localização acessos e potencialidades.....	51
Figura 24 – Hospital UNIMED Sul Capixaba .....	52
Figura 25 – Tabela PDM Alto União ZR01. ....	53
Figura 26 – Bairro Village da Luz. ....	54
Figura 27 – Mapa de localização de pontos relevantes .....	55
Figura 28 – Mapa PDM, área a ser expandida bairros.....	57
Figura 29 – Tabela zoneamento bairro Village da Luz, ZAD02 .....	58

Figura 30 – Zoneamento ZR01 .....	59
Figura 31 – Bairro Central Parque.....	60
Figura 32 - Mapa de localização de pontos relevantes bairro Central Parque .....	61
Figura 33 – Tabela zoneamento ZI, bairro Central Parque. ....	62
Figura 34 – Tabela zoneamento ZR3.....	63
Figura 35 – Mapa síntese.....	67

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 - Rua 25 de março, Centro.....	44
Fotografia 2 - Rua 25 de março, Centro.....	44
Fotografia 3 – Rua Capitão Deslandes .....	45
Fotografia 4 – Possível área de expansão bairro Alto União .....	49
Fotografia 5 – Área arborizada bairro Alto União. ....	49
Fotografia 6 – Área arborizada bairro Alto União. ....	50
Fotografia 7 – Fotografia de área 1, possível área de expansão. ....	55
Fotografia 8 - Fotografia de área 2, possível área de expansão .....	56
Fotografia 9 - Fotografia de área 3, possível área de expansão .....	56
Fotografia 10 – Limite de área ocupada por moradora e área vazia. ....	61
Fotografia 11 – Bairro Central Parque, áreas com potencial de ocupação. ....	62

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM NO CONTEXTO DAS CIDADES.....</b>	<b>16</b>
2.1	FORMAÇÃO URBANA MUNICIPAL .....	19
2.2	HISTÓRICO .....	23
<b>3</b>	<b>PLANOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO MUNICIPAL .....</b>	<b>28</b>
3.2	PLANO DE MOBILIDADE URBANA .....	28
3.1	PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM .....	35
<b>4</b>	<b>MARCAS E DESAFIOS PARA ORDENAMENTO URBANO.....</b>	<b>41</b>
4.1	BAIRRO CENTRO .....	41
4.2	BAIRRO ALTO UNIÃO .....	48
4.3	BAIRRO VILLAGE DA LUZ.....	53
4.4	BAIRRO CENTRAL PARQUE.....	59
4.5	DESAFIOS E MUDANÇAS .....	63
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>66</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>68</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Com a migração populacional para os grandes centros urbanos, o Brasil passou por diversas transformações ao longo do século XX e o principal marco foi o processo de formação e desenvolvimento das cidades. Com isso, na recente história do planejamento urbano brasileiro, ocorreram diferentes tentativas de ordenamento de espaço das cidades, alternando os conceitos de mecanismos, legislações e prioridades. Assim, o processo de transformação teve início com o fortalecimento dos municípios, gerando importância ao plano diretor, tornando-se um instrumento para nortear o desenvolvimento municipal (ANDRADE *et al.*, 2005).

A principal política pública de planejamento urbano constituído é o Plano Diretor Municipal (PDM), tendo em vista a complexidade do território urbano em expansão e a necessidade de diretrizes para ordenar os espaços conforme o diferente uso, seja residencial, lazer ou comercial (ASCHER, 2012). Sendo assim, as ações que envolvem o patrimônio público são responsabilidade da gestão pública municipal, que devem realizar planejamentos adequados às características e necessidades, buscando a qualidade de vida para seus habitantes, além de permitir o desenvolvimento econômico em seu espaço urbano (REZENDE; ULTRAMARI, 2007).

Assim, há grande importância na utilização de meios democráticos para planejamento e gestão, baseando-se no desenvolvimento da sociedade diante do interesse coletivo, concretizando o fortalecimento do compromisso urbano. Entende-se que, ao atingir o interesse coletivo, irão se tornar mais eficazes as tomadas de decisão.

Contudo, o PDM vem de encontro à problemática da expansão desordenada das cidades, indicando a relevância em se realizar um estudo, visto que, na esfera social busca-se a melhoria e o desenvolvimento urbano das cidades, fato que tem impacto direto sobre a vida de seus habitantes.

Considerando que tais questões podem ser mais significativas em um município que em outro, reproduzindo particularidades, é evidente que a metodologia de elaboração de um plano, que não se vincule a determinações programáticas e jurídicas, apresentará mais chances de sucesso.

Tendo em vista essa temática previamente exposta, esta pesquisa objetiva comparar a expansão viária e territorial da área central versus as áreas de expansão urbana periféricas do município de Cachoeiro de Itapemirim, Espírito Santo, tendo em vista o apontamento do Plano Diretor Municipal para áreas com potencial de crescimento.

Deste modo, os objetivos específicos abarcam a necessidade de analisar o PDM da cidade de Cachoeiro de Itapemirim; selecionar os bairros com um potencial de crescimento e desenvolvimento, por fim, elaborar um mapeamento das potencialidades destes.

Esta temática foi escolhida devido à observação da autora acerca de sua vivência como arquiteta e urbanista, além de moradora da cidade de Cachoeiro de Itapemirim. É notório que o modo de desenvolvimento das novas áreas da cidade necessita de uma legislação que regulamente a expansão territorial, promovendo uma cidade mais igual e ordenada.

Para o arquiteto, a base principal antes de iniciar qualquer tipologia de nova construção é fazer uma análise das informações contidas no PDM sobre a forma de se projetar intervenções no espaço. No âmbito teórico, o tema tem o enfoque de analisar o impacto de um bom Plano Diretor Municipal para a cidade, assim, profissionais que dependem da análise do PDM podem ter um embasamento melhor, gerando, desta forma, um estudo mais detalhado sobre essas vertentes importantíssimas da estrutura da cidade.

O planejamento desordenado foi e ainda é o que leva ao chamado “caos urbano” do espaço no município. Com o problema de urbanização precária ocorre a necessidade de maior participação da população e dos grupos empresariais no planejamento de gestão do município, pois tal envolvimento é fundamental para incluir na metodologia de elaboração do plano diretor os espaços e as formas de participação dos empresários, especialmente das micro e pequenas empresas, agricultores, trabalhadores autônomos, trabalhadores de atividades informais e outros (SEBRAE, 2006).

É de extrema complexidade manter a cobrança da funcionalidade de operacionalizar o PDM, no entanto, espera-se conseguir expor as maneiras existentes para facilitar o

entendimento de como ocorrem os tratamentos legais às pequenas empresas e a indicação de onde podem melhor se localizar. E, a partir daí, encontrar a melhor maneira do desenvolvimento da cidade, viabilizando as alternativas econômicas e melhor inclusão social, relativo ao crescimento populacional.

Os métodos e técnicas utilizadas para a realização deste estudo são variados, compostos por observações, levantamentos fotográficos feitos a partir de visitas técnicas, análise de legislação e mapeamento.

Inicialmente, o estudo se caracteriza como exploratório que, segundo Gil (2002, p. 130): “esta etapa representa um período de investigação informal e relativamente livre, no qual o pesquisador procura obter, tanto quanto possível, entendimento dos fatores que exercem influência na situação que constitui o objeto de pesquisa”. O desígnio é descobrir as variáveis e os instrumentos necessários para o objetivo final.

A pesquisa exploratória visa proporcionar ao pesquisador uma maior familiaridade com o problema em estudo. Sendo o principal objetivo da pesquisa exploratória, segundo Malhotra (2001, p. 105): “prover a compreensão do problema enfrentado pelo pesquisador”.

O processo de coleta de dados no estudo de caso compreende o conglomerado de diversas informações técnicas, pois utiliza-se de múltiplos meios para a obtenção dos subsídios fundamentais para garantir a qualidade dos resultados obtidos. Assim, os resultados devem ser provenientes da convergência ou divergência das observações obtidas através destes diversos procedimentos (GIL, 2002).

Pode-se dizer que, em termos de coleta de dados, o estudo de caso é o mais completo de todos os delineamentos, pois vale-se tanto de dados de gente quanto de dados de papel. Com efeito, nos estudos de caso os dados podem ser obtidos mediante análise de documentos, entrevistas, depoimentos pessoais, observação espontânea, observação participante e análise de artefatos físicos (GIL, 2002, p. 141).

Baseado nos problemas citados, e em todos objetivos abordados, o problema que me motivou a seguir a pesquisa foi: Qual a dificuldade de operacionalizar o Plano Diretor

Municipal para expansão imobiliária e viária, em relação ao crescimento populacional e empresarial no município de Cachoeiro de Itapemirim?

Como previamente exposto, o local de estudo dessa pesquisa é o Município de Cachoeiro de Itapemirim, onde foram escolhidos 4 bairros. O centro da cidade, em referência ao desenvolvimento histórico do município, tendo em vista os usos atuais, em contraponto a três bairros que estão em fase de expansão territorial e social, são eles: Alto União, Village da Luz e Central Parque.

Ao abordar essa temática, a autora encontrou dificuldades de bases teóricas de pesquisa sobre o município de Cachoeiro de Itapemirim, a localidade praticamente não possui bases para estudo, sendo assim, a maior parte da pesquisa foi feita por parte da autora explorando bairros, mapas e fazendo análises dos bairros.

Após este capítulo de introdução, a dissertação está estruturada em mais três capítulos, sendo que, o capítulo 2 descreve os principais conceitos teóricos acerca da regulamentação do Plano Diretor, considerações gerais sobre o urbanismo, planejamento urbano e suas minúcias, além do Estatuto das cidades e sua implicação na legislação do Plano Diretor Municipal. O capítulo 3 trata do objeto de estudo, inicialmente o histórico da cidade de Cachoeiro de Itapemirim e seu desenvolvimento urbano populacional, além da descrição dos bairros escolhidos para esta análise. O capítulo 4, por sua vez, trata das considerações finais desta análise, abrangendo as principais discussões em torno do texto, como também do objetivo proposto.

## 2 CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM NO CONTEXTO DAS CIDADES

Nas últimas décadas do século XX houve uma transformação da ocupação do solo Brasileiro, pois com o êxodo rural, a população iniciou o processo de povoar e formar as cidades. Principalmente ao considerar que a ocupação ocorria a fim de novas fronteiras de trabalho, em fábricas e comércios (SANTOS, 2003). De acordo com Lacoste (2005), cidade é definida como uma área urbanizada que apresenta alguns aspectos como população, densidade populacional ou estatuto legal que permite a diferenciação das vilas.

Santos (2003, p. 23) ressalta que “a urbanização é simultaneamente um resultado e uma condição do processo de difusão do capital”. Sposito (2010), por sua vez, destaca que em uma retrospectiva é possível apontar a intensidade da urbanização como uma das principais marcas do século passado.

Com as cidades em crescente processo de urbanização, o brasileiro foi em busca de melhores condições sociais, urbanas e econômicas e, em poucas décadas, o Brasil passou a concentrar uma maior população na área urbana, na maioria das cidades, com um crescimento desordenado (SANTOS, 1998).

Até determinado momento, a industrialização e seus impactos sobre os assentamentos urbanos acarretaram um agravamento da imprecisão conceitual sobre as cidades com forte vínculo com os seus espaços rurais. Nesse momento, fazer cidade era fazer arquitetura, construir a grande massa edificada; a partir da industrialização, segundo moldes mais modernos, a cidade e o urbanismo se distanciam de suas origens formais, o da construção, e partem em busca de um fundamento científico ampliado (TOURINHO, 2007).

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), disponíveis no Ministério das Relações Exteriores (NAÇÕES UNIDAS, 2016), na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Moradia e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III), 167 países adotaram a Nova Agenda Urbana (NAU), que objetiva orientar a política para a urbanização pelos próximos 20 anos, onde aponta

que, até 2050, a população urbana do mundo irá praticamente dobrar, tornando a urbanização uma das tendências mais transformadoras do Século XXI.

No entanto, esse rápido processo de urbanização acarretou alguns problemas desenvolvidos pelo crescimento desorganizado e a falta de planejamento da ocupação territorial e densidade populacional.

De forma ampla, há a necessidade de se abordar um conceito, o do desenvolvimento urbano. Segundo Souza (2011, p. 101), o desenvolvimento urbano “[...] é o ato de planejar o crescimento das cidades de forma a garantir o acesso seguro, justo e digno da população aos serviços urbanos, como mobilidade, infraestrutura, saúde, educação, qualidade ambiental entre outros”.

Designado do latim, outro conceito importante é o termo “*urbanus*”, que significa, literalmente, da cidade, logo, urbano tem como significado “relativo ou pertencente à cidade, ou que lhe é próprio” (HOUAISS, 2009).

Ao abordar o tema urbanização no Brasil observa-se com uma situação de adversidade, pois ao caminhar para a modernização, ainda carregamos idealizações e concepções de um Brasil arcaico, carente de profissionais que consigam fazer uma análise ampla e eficaz do processo de urbanização no âmbito geral.

A dimensão da tragédia urbana brasileira está a exigir o desenvolvimento de respostas que devem partir do conhecimento da realidade empírica para evitar a formulação das “ideias fora do lugar” tão características do planejamento urbano no Brasil (MARICATO *et al.*, 2001, p. 14).

Visto que o processo de urbanização das cidades brasileiras necessitava de um planejamento social, a Constituição Federal do ano de 1988 tratou de instituir a política de desenvolvimento urbano.

Constitucionalmente, o plano diretor foi positivado nos § 1º, 2º e 4º do art. 182 da Constituição Federal (1988), no capítulo II da política urbana, no título VII da ordem econômica e financeira, sendo, por sua vez, considerado “o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”.

(...) afirma que compete ao poder público municipal a execução de políticas de desenvolvimento urbano objetivando as funções sociais da cidade e a garantia do bem-estar de sua população, conforme diretrizes estabelecidas no plano diretor, o qual é obrigatório para todas as cidades com mais de vinte mil habitantes, devendo ser devidamente aprovado pela Câmara Municipal (BRASIL, 1988, art. 182 p.112).

Posteriormente à Constituição Federal, foi aprovada a Lei Federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001, nomeada “Estatuto da Cidade”, com uma abordagem específica sobre o Plano Diretor, estabelecendo critérios sobre sua adoção, revisão e elaboração obrigatória para as cidades com mais de 20 mil habitantes, fixando a data limite, no ano de 2006, para aprovação dos respectivos planos diretores.

O plano diretor deve ser efetivo instrumento de planejamento, coordenando a aplicação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade para o pleno desenvolvimento da urbis e de suas funções sociais, “em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. (MURTA, 2007, p. 7).

Rezende e Ultramari (2007, p. 8) ressaltam que: “o planejamento estratégico é abordado numa visão atual da administração pública”. Nesse formato, planejar significa desenvolver ações estratégicas que visam resolver os problemas urbanos e atender à maioria das necessidades da população. É necessário afirmar que a gestão deve sempre estar em processo de atualização, a fim de acompanhar as mudanças que afetam a cidade, decorrente de avanços habitacionais, tecnológicos, de ocupação do espaço e mobilidade, que afetam diretamente a qualidade de vida dos habitantes.

Silva (2000, p. 68) relata que: “o Plano Diretor apresenta vários aspectos: físico, social e administrativo-institucional”. Deve ser realizado pela gestão pública municipal, a qual busca desenvolver as questões sociais paralelas ao desenvolvimento urbano local. Portanto, visa atender a cada cidade de forma única e independente, o estudo do Plano Diretor se faz de extrema importância, sendo necessário realizar uma análise da influência do Plano Diretor Municipal de forma individual e centrada nos órgãos municipais, abordando cada segmento necessário para uma urbanização mais ordenada.

O Plano Diretor Municipal, sem dúvida, é a principal vertente que norteia o desenvolvimento e zoneamento espacial das cidades. Desta forma, o PDM consegue distribuir e segmentar as cidades do país, e vem a ser o instrumento que dirige o

crescimento nos aspectos econômicos, físicos e sociais. Ao longo da história, assumiu funções diversas, sua abordagem inicial tratava da planificação da cidade e, posteriormente, passou a estabelecer a distribuição das edificações, em seguida como instrumento para o desenvolvimento integrado.

A cidade tem a função social de fornecer para a população, sobretudo, moradia, trabalho, lazer entre outras funções, desse modo, um planejamento adequado é necessário para que esse desenvolvimento se faça de forma ordenada, promovendo uma cidade organizada para os seus habitantes.

O estatuto da cidade estabeleceu novo papel aos planos diretores ao definir seu conteúdo mínimo e os instrumentos urbanísticos, jurídicos e tributários a serem abordados na legislação urbana municipal. O estatuto da cidade, baseado na lei 10.257/2001, define o plano diretor, aprovado por lei municipal, como instrumento básico da política de desenvolvimento da expansão urbana (ALFONSIN, 2002). Para Mattos (2006), a noção de função social da propriedade urbana confere força nova e redobrada aplicabilidade em suas normas que consolidam o moderno paradigma das propriedades.

O processo de modificação do país deve ser impulsionado pelo fortalecimento dos municípios, é nessa esfera que se faz de extrema necessidade e importância o plano diretor, tido como instrumento que dará uma direção à política de desenvolvimento na esfera municipal.

Entretanto, a função de um plano diretor municipal, não se limita como função apenas do prefeito municipal ou os setores específicos da prefeitura. Todos aqueles que influenciam a realidade da cidade devem contribuir para a expansão e desenvolvimento da mesma. Portanto, é necessário que o PDM local seja um pacto entre propostas que o represente e os desejos da sociedade.

## 2.1 FORMAÇÃO URBANA MUNICIPAL

A cidade de Cachoeiro de Itapemirim, está localizada ao sul do Estado do Espírito Santo, aproximadamente a 140 quilômetros da capital do Estado, Vitória, e possui área de 864,583 km<sup>2</sup> (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021).

Figura 1 – Mapa localização cidade de Cachoeiro de Itapemirim

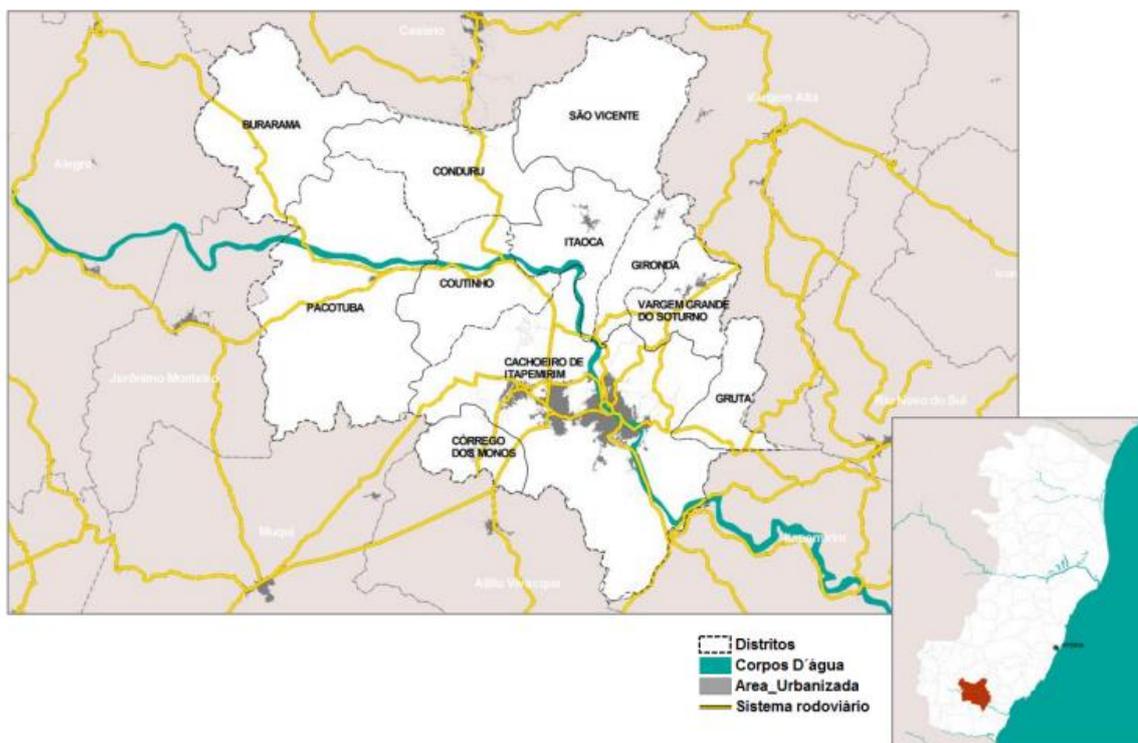


Fonte: IJSN (2018).

O município fica situado no sul do estado, às margens do rio Itapemirim, sendo banhado por mais 4 rios: o Rio Castelo, o Rio Estrela do Norte, o Rio Fruteiras e o Rio Floresta.

Possui população estimada em 211.649 habitantes (IJSN, 2018), sendo o quinto município mais populoso do Estado, dividido em 11 distritos, sendo eles: Sede, Burarama, Conduru, Córrego dos Monos, Coutinho, Gironda, Gruta, Itaoca, Pacotuba, São Vicente e Vargem Grande do Soturno, com um total de 91 bairros (IBGE, 2017).

Figura 2 – Localização do Município de Cachoeiro de Itapemirim e subdivisão em distritos



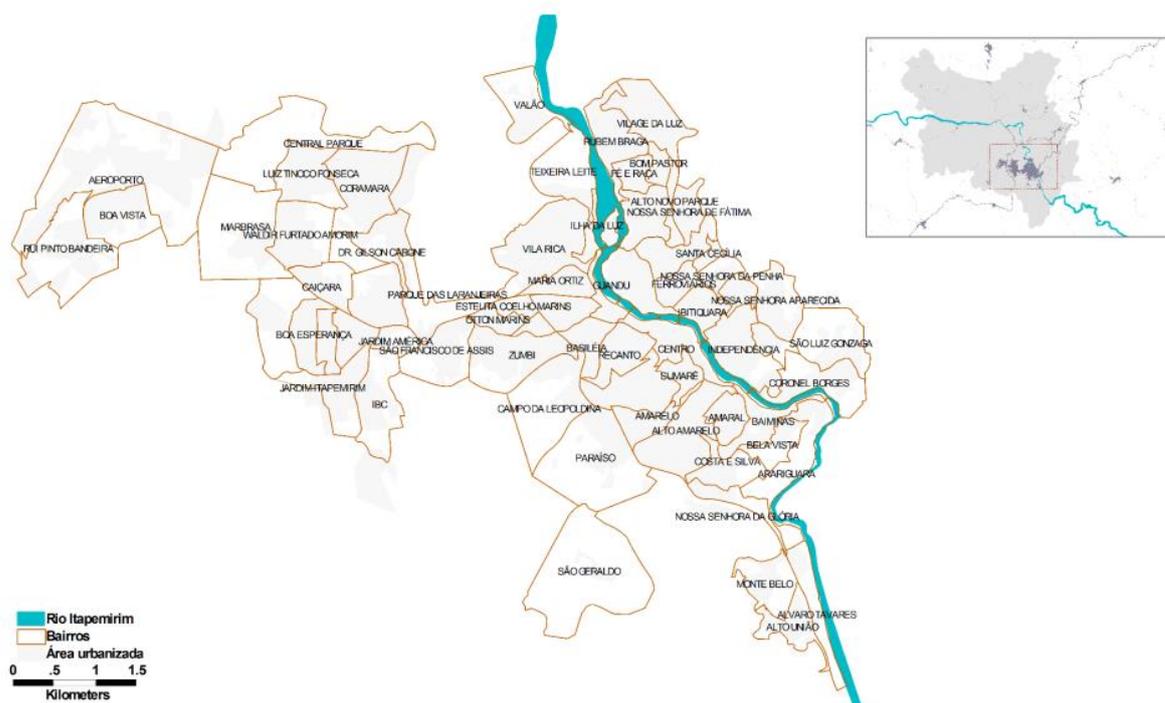
Fonte: IBGE (2010).

De acordo com os dados do último Censo Demográfico do IBGE (2010), o distrito-sede de Cachoeiro de Itapemirim concentrava 86,7% da população do município, sendo 99,1% (ou 85,9% do total) em sua área urbana. A conformação dos demais distritos, é caracterizada por áreas rurais e taxa de urbanização em torno de 40% (IBGE, 2010).

Verifica-se que, conforme tendência observada para os municípios brasileiros, a participação da população urbana no total vem crescendo ano a ano, enquanto há um decréscimo nos totais para a população rural (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2013).

A Figura 3 ilustra a divisão dos bairros do município em seu distrito sede, nota-se o evidente contorno do rio Itapemirim e grade parte dos bairros o margeando:

Figura 3 - Bairros de Cachoeiro de Itapemirim no perímetro urbano do distrito-sede.



Fonte: ISJN (2010).

Quanto a urbanização do perímetro urbano da cidade, verifica-se que o distrito-sede de Cachoeiro de Itapemirim é o que apresenta maior taxa de urbanização, passando de 97,1% em 2000 para 99,1% em 2010, enquanto os demais distritos possuem conformação marcadamente rural, sendo a maior taxa de urbanização em 2010 de 75,9%, para o distrito Coutinho, e a menor de 9,3% para São Vicente (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2013).

Entende-se como urbanização o atendimento dos serviços considerando quatro indicadores, de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana, abastecimento de água, coleta de lixo, coleta de esgoto e urbanização de vias públicas.

Nesta análise, serão considerados e comparados três bairros, sendo a área central do município o padrão de comparação principal, em contraponto aos bairros Village da Luz e Alto União.

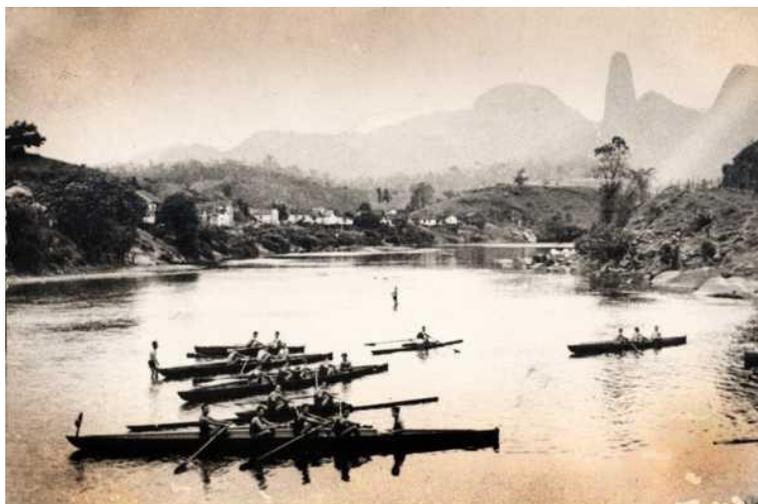
## 2.2 HISTÓRICO

A cidade de Cachoeiro de Itapemirim, teve início como muitas cidades do território brasileiro, seguindo os processos de colonização interiorana, baseada na agricultura e principalmente pela exploração mineral. A cidade se destaca por ser a mais importante cidade dessa região do ponto de vista econômico, status construído a partir do fim do século XIX, em decorrência da expansão cafeeira.

De acordo com a Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim, oficialmente, a história de Cachoeiro de Itapemirim teve início no ano de 1812, quando o donatário da capitania do Estado, Francisco Alberto Rubim, recebeu a tarefa de desenvolver o povoamento no Estado do Espírito Santo nesta região, que era habitada pelos índios puris e botocudos. O grande dado motivador, no séc. XIX, era o ouro descoberto no espaço que compreende, hoje, município de Castelo.

O povoamento começou em um ponto do vale, às margens do rio Itapemirim, que inspirou seu nome. A colonização expandiu-se com a formação dos primeiros núcleos populacionais com pequenas plantações de mandioca, bananeiras e cana-de-açúcar. Os fazendeiros de Itapemirim começavam a estender suas propriedades pelas margens do rio (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021). Este contexto é comum ao se considerar as formações urbanas ao longo dos séculos no mundo todo, populações nômades que acampavam em torno de rios e que, com o passar do tempo, percebiam que as terras eram cultiváveis e a permanência segura.

Figura 4 – Rio Itapemirim sendo navegado por nativos



Fonte: Prefeitura de Cachoeiro (2021).

Em Cachoeiro, havia um porto que recebia todo o café produzido na região sul, uma vez que se localizava no último trecho navegável do rio Itapemirim. O café possibilitou a construção de vias de comunicação, especialmente a via férrea, a primeira da província; da luz elétrica, a primeira do estado; e de outros símbolos do progresso em plena expansão capitalista, além de incrementos na área de urbanização (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021).

Logo após o ciclo do ouro, veio o da cana-de-açúcar e do café, nas fazendas onde os proprietários eram portugueses e a mão de obra escrava. Os fazendeiros do café eram grandes latifundiários e estendiam suas propriedades pelas margens do rio, sendo atualmente a área central do município.

Com a abolição da escravatura, teve início a imigração de italianos e alemães que entraram pelo porto de Itapemirim, para ocupar o lugar dos escravos e formar colônias e, posteriormente, desbravar as terras disponíveis.

As primeiras casas relevantes do arraial de Cachoeiro de Itapemirim foram levantadas no início de 1846, na altura do atual bairro de Baiminas, sendo instalado o Município de Cachoeiro de Itapemirim a 25 de março de 1867, desmembrando-se da Vila de Itapemirim.

A primeira casa construída na Vila, hoje conhecida como Cachoeiro de Itapemirim, foi de Manoel de Jesus Lacerda, no ano de 1846. Logo depois foram surgindo as primeiras casas comerciais no centro da Vila, próximo à antiga matriz do Senhor dos Passos, sede da freguesia de São Pedro de Cachoeiro de Itapemirim (CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRO, 2017).

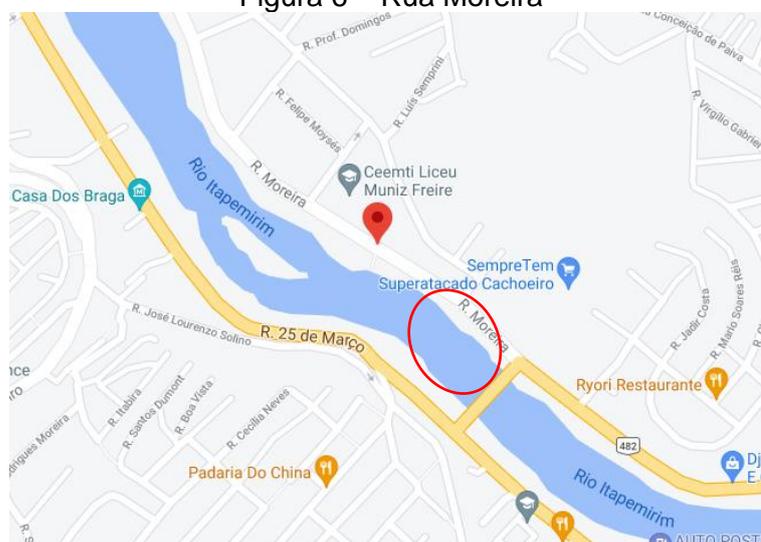
Figura 5 – Igreja Senhor dos Passos, década de 1940



Fonte: Morro do Moreno (2021).

As casas se concentravam na rua Moreira, marginal ao rio, ou pelas suas transversais. A figura 6 ilustra a localização atual da Rua Moreira, que margeia o rio Itapemirim, sendo uma das principais vias do município.

Figura 6 – Rua Moreira



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

No ano de 1889, a Vila de Cachoeiro é elevada à categoria de cidade, e é instalada a 1ª agência de Telégrafos. De acordo com os dados da Prefeitura Municipal de Cachoeiro (2021), no começo do século XX, a cidade era, na verdade, o centro econômico e demográfico do Estado. A oligarquia local queria controlar as cordas da política. Além disso, rumores de que a capital estava no lugar errado ganhavam fôlego com cada nova precocidade dos cachoeirenses. Para eles, o Palácio deveria estar mais próximo do café que o sustentava.

A prosperidade de Cachoeiro tem origem em fatores geográficos. O município se desenvolveu no último ponto navegável do Rio Itapemirim. É fruto da expansão da produção de café do Norte do Rio de Janeiro, que chega ao Sul do Espírito Santo no final do século XX. Era o centro escoador de toda produção do Vale do Itapemirim. Ou seja, as sacas não paravam de chegar e partir. O café ia para o Rio de Janeiro, e acabou trazendo justamente o Rio de Janeiro. A proximidade com a Capital da República acabou por deixar Cachoeiro e os cachoeirenses ainda mais vaidosos (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021).

Com a decadência do café, a atividade primária que o substituiu foi a pecuária, sobretudo, a leiteira. A criação da Cooperativa de Laticínio (SELITA), antecedida pela fundação do Sindicato Rural dos Lavradores e Criadores, no ano de 1934, foi de fundamental importância para que a pecuária se torna base de apoio para a economia do Sul do Espírito Santo. Apesar da predominância da pecuária, apareceu, recentemente, nova cafeicultura com o plantio em curva de nível, utilizando técnicas mais avançadas com o apoio de órgãos federais (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021).

Sua situação geográfica favoreceu, também, a implantação de indústrias devido à facilidade dos meios de transporte, além das condições naturais propícias. Inicialmente, as primeiras indústrias eram estatais e com maquinários importados, posteriormente as indústrias privadas passaram a dominar o mercado. Os dados do censo demonstraram que, até 1960, o crescimento desse setor foi lento, porém gradual. Mas, de 1960 a 1970, o incremento foi bem maior no que diz respeito ao número de estabelecimentos que surgiram, número de pessoal ocupado e o valor das transformações industriais (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2021).

Um dos fatores que ajudou a promover a transição do centro financeiro e cultural do Espírito Santo da região Sul, sobretudo, Cachoeiro de Itapemirim, para região norte, foi a crise do sistema escravista, visto que, em 13 de maio de 1888, foi assinada, no Brasil, a Lei Áurea, decretando a abolição da escravatura no país, a partir desta data, a mão de obra nas lavouras de café foi transferida para mão de obra de imigrantes. Segundo Campos Júnior (2002), a imigração europeia aconteceu com maior significado na região central do Estado, tendo como polo Vitória.

A partir de 1895, durante o primeiro governo de Muniz Freire, ocorreu uma melhoria significativa do sistema de transporte, a conclusão da estrada de ferro do Sul do Espírito Santo ocorreu em 1910, possibilitando o escoamento de parte da produção do Sul para Vitória, esvaziando, relativamente, o porto de Itapemirim.

Vitória já centralizava a maior parte do café produzido pelos imigrantes, ao longo do século XX, esse fator, juntamente com o investimento feito na urbanização de cidade, acarretou na concentração da economia do Estado.

O processo de urbanização em Cachoeiro de Itapemirim, teve novos rumos a partir do ano de 1874 com a chegada dos colonos Europeus ao município. Famílias italianas foram pioneiras na produção de Cal. No ano de 1924 foi instalada a fábrica de cimento, fortificando ainda mais a economia da cidade, onde se beneficiavam das jazidas de cal e promoviam a formação da atividade mineradora.

No ano de 1960 se consolidou, no município de Cachoeiro de Itapemirim, a atividade do mármore e granito, um dos maiores setores responsáveis pela economia e pelo processo de urbanização do município.

### 3 PLANOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO MUNICIPAL

#### 3.2 PLANO DE MOBILIDADE URBANA

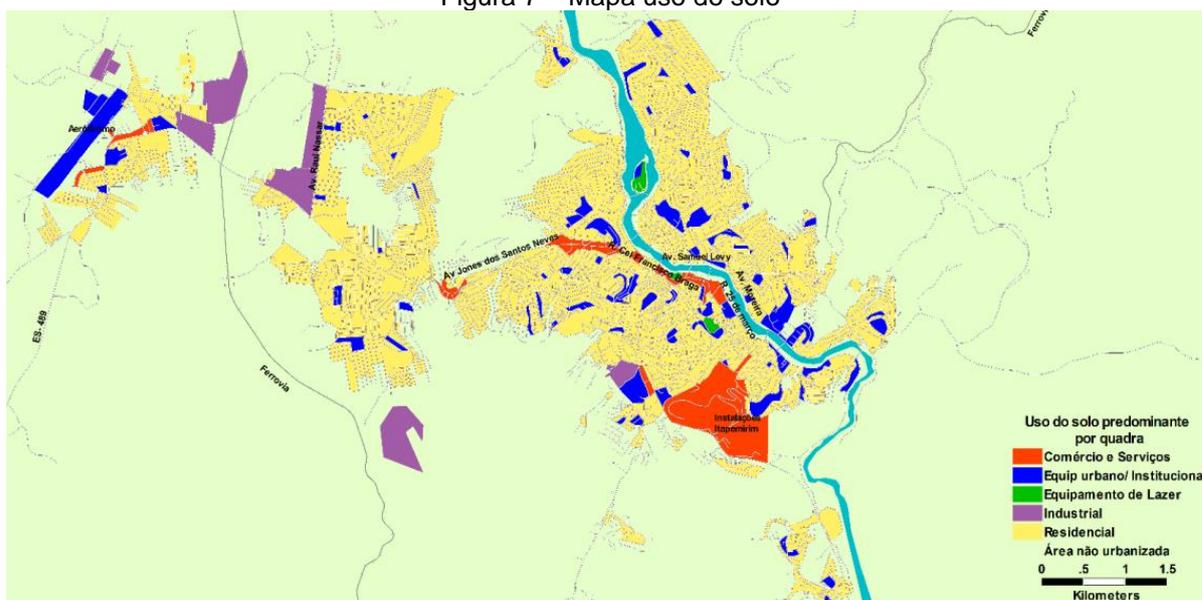
Um dos pontos de análise desta proposta é a relevante discussão da estrutura viária do município, uma vez que, é notório, por parte da população, a ineficiência de hierarquização e mobilidade urbana no tráfego de veículos.

Considerando o histórico de construção da cidade e traçando um paralelo com as demais cidades brasileiras que foram consolidadas a partir da ocupação territorial desordenada, as ruas e passeios nas áreas mais antigas da cidade possuem tamanhos reduzidos, além da densidade das construções que ocupam parte da calçada.

As restrições espaciais ocorrem também devido as condições geográficas, terrenos acidentados, morros e encostas, dificultando a estruturação da circulação viária, ligações entre vias, gerando ruas estreitas e dificultando novas conexões entre bairros.

O mapa da Figura 7, produzido pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN, 2010), ilustra o uso e a ocupação do solo no município, demonstrando, a partir das manchas de utilizações prioritárias, a localização dos pontos de comércio e serviços e equipamentos urbanos, de modo que estes estabelecimentos são vetores de circulação de pessoas e mercadorias dentro da cidade. Ou seja, promovem entre as vias de ligação um maior fluxo.

Figura 7 – Mapa uso do solo



Fonte: Instituto Jones Santos Neves (2010).

O grande desafio da maioria das cidades é resolver a problemática da estrutura das vias, de como planejar e gerir as redes de circulação, atrelando a questão da acessibilidade e vivência urbana, tornando as cidades lugares mais agradáveis, seguras e confortáveis para o deslocamento de qualquer método de transporte e/ou circulação.

Ao planejar essa estruturação viária (avenidas, ruas, calçadas e ciclovias), e todas as suas demandas envolvidas, deve-se pensar e analisar não somente as demandas atuais, mas também as demandas futuras de uma cidade em constante expansão, mudanças devem ser pensadas e propostas de forma a viabilizar a composição viária existente, gerando melhoras imediatas e possíveis intervenções daqui a alguns anos.

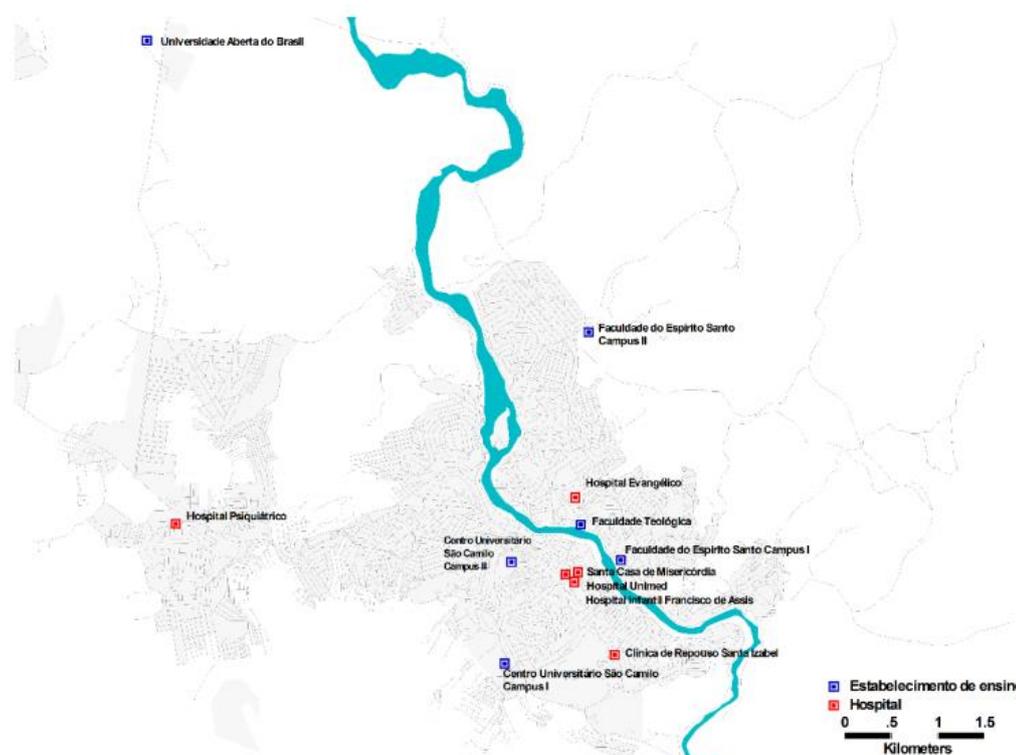
A cidade possui o Plano de Mobilidade Urbana, com trabalhos iniciados no ano de 2015 e política instituída no ano de 2020 e verificou, além de outras análises, quais são os polos geradores de tráfego. Segundo o DENATRAN, os polos geradores de tráfego são:

Empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres (PLANMOB, 2015, p. 132).

Na cidade, os principais polos de geração de viagens são os hospitais e universidades, que atraem pessoas que não somente os munícipes, mas também de outros municípios próximos, e as áreas de extração, ligada à indústria extrativa de pedras ornamentais, que, além da movimentação de trabalhadores, implica em circulação de veículos de carga, e potencial conflito com a área urbana.

A Figura 8, apresenta os principais polos de geração de viagem na cidade, em vermelho hospitais e em azul estabelecimento de ensino:

Figura 8 - Principais polos de geração de viagens



Fonte: PLANMOB (2015).

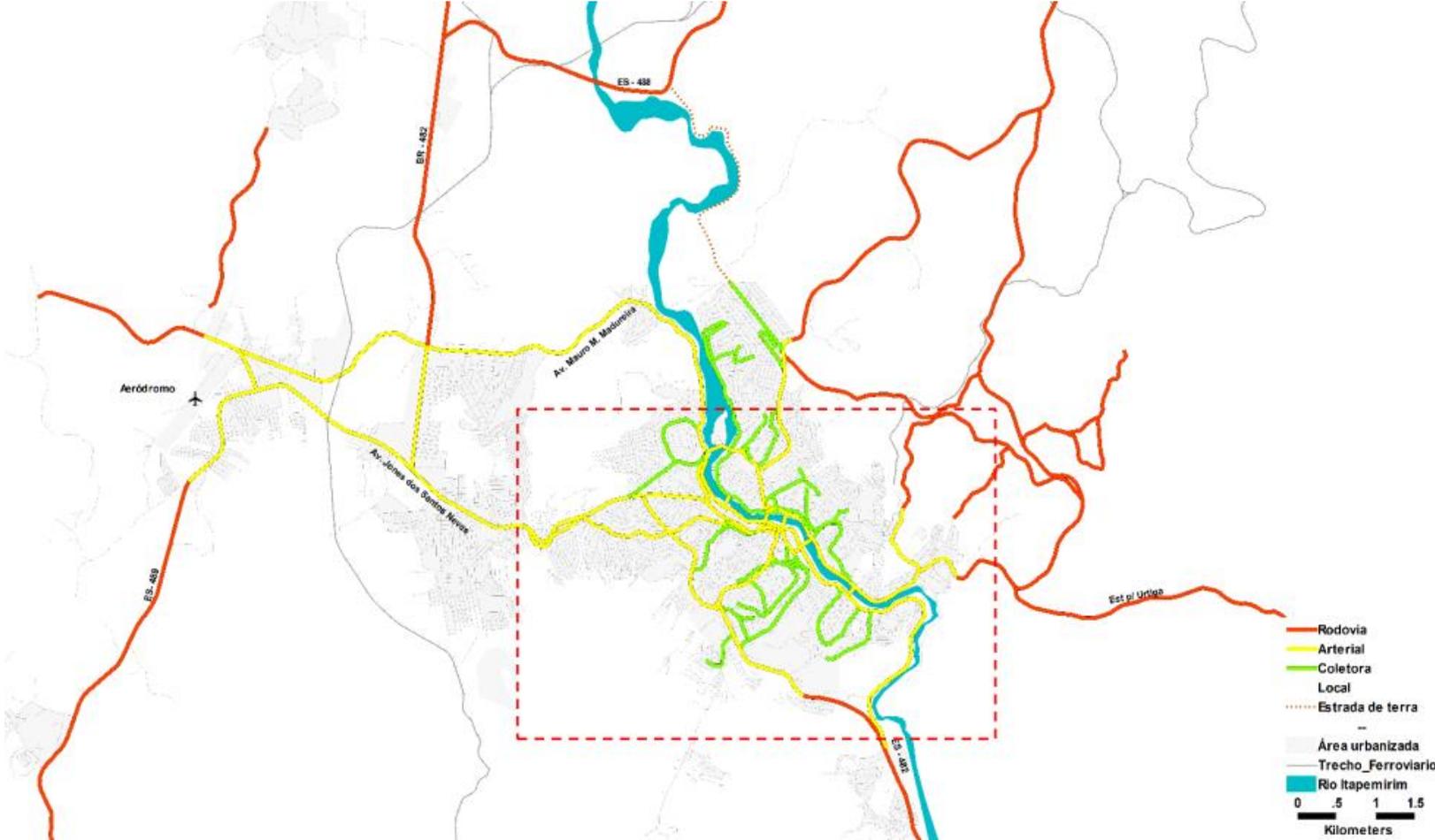
O sistema viário, por sua vez, caracteriza-se por uma malha não ortogonal, condicionada pela existência de importantes eixos rodoviários. Como forma de auxiliar o entendimento da estrutura viária, o Plano de Mobilidade Urbana realizou a hierarquização de acordo com a seguinte classificação (PLANMOB, 2015):

- Rodovias: compreende os trechos rodoviários em área não urbanizada;

- Vias arteriais: vias urbanas estruturais de maior capacidade de tráfego, que fazem a ligação entre os diferentes quadrantes da cidade;
- Vias coletoras: vias que coletam e distribuem o tráfego entre bairros da cidade;
- Vias locais: vias que distribuem o tráfego internamente ao bairro, destinada ao acesso local.

Mapeando o processo, a ilustração da Figura 9 apresenta a visão geral:

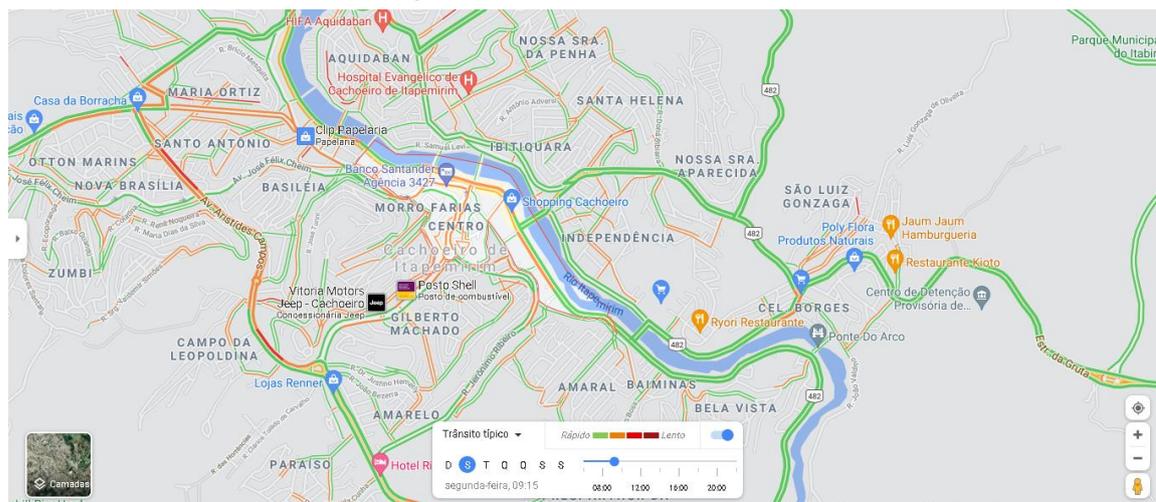
Figura 9 - Hierarquia viária



Fonte: PLANMOB (2015)

Utilizando a ferramenta Google Maps, que mapeia, dentre outras coisas, o trânsito das cidades e diversos horários, e aplicando o filtro para às oito horas da manhã de uma segunda-feira, observa-se pontos de trânsito lento na área central (em destaque) e as vias que interligam aos bairros vizinhos, porquanto mais afastado do centro, mais fluído o trânsito.

Figura 10 – Mapa fluxo trânsito



Fonte: Google Maps (2021).

O Plano de Mobilidade diagnosticou que a área mais conturbada, quando se trata de trânsito, é a porção central da cidade, o bairro Centro, caracterizado como trecho crítico.

Destacou que as medidas de readequação devem ser formuladas com dois objetivos:

prover condições de segurança para a circulação de todos os modos de transporte, principalmente pedestres; e melhorar capacidade e nível de serviço para desempenhar sua função na hierarquização viária, eliminando barreiras que reduzam desnecessariamente o nível de serviço para o tráfego geral (PLANMOB, 2015, p. 43).

Prevê ainda, medidas de readequação para vias com restrição física e seção viária estreita, dentre outras:

[...] proibir estacionamento na via pública nos trechos com menor largura de via para garantir o melhor aproveitamento do espaço disponível para circulação do tráfego e de pedestres; ampliar calçadas onde for insuficiente para evitar circulação de pedestres na pista; desenvolver soluções de tratamento de interseções críticas (PLANMOB, 2015, p. 43).

Identificou-se ainda, um conjunto de vias onde recomenda-se a implantação de medidas de readequação. Nas vias que já estão consolidadas ou em fase de consolidação é necessário tomar medidas para garantir a segurança e a conectividade dos moradores, dentre elas as vias que configuram a área central:

Figura 11 – Vias com seção crítica na região central



Figura 23: Vias arteriais e coletoras com seção crítica na região central

- Ponte de Ferro Demistósteles Baptista;
- Avenida Ubaldo Caetano Gonçalves;
- Rua R. Coronel Alziro Viana;
- Rua Brahim Depes;
- Avenida Samuel Levy, no trecho de dois sentidos;
- R. Costa Pereira.

Fonte: PLANMOB (2015).

Planejar mudanças significa, de modo geral, interferir na disposição do espaço de circulação, que por sua vez é limitado e disputado por veículos e pedestres. Como previamente exposto, a conformação das cidades brasileiras aconteceram considerando de forma prioritária os veículos em detrimento a outros meios de transporte. O veículo particular ocupa de forma significativa o espaço das vias, além de transportar poucos passageiros por vez.

Observa-se no bairro Centro as características comuns a outros centros urbanos, calçadas estreitas, inadequadas, desníveis, sem priorização das pessoas com mobilidade reduzida ou deficientes, ausência de ciclovias e ou a proposta de novos modais mais sustentáveis de transporte. Além do fato de que a área não comporta o fluxo de veículos em sua estrutura viária, tampouco a necessidade destes em estacionar.

### 3.1 PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

O Plano Diretor Municipal (PDM) da cidade de Cachoeiro de Itapemirim foi instituído pela Lei nº 5890, de 31 de outubro do ano de 2006, incidindo por revisões pontuais a partir desta data, no entanto, observa-se que este plano não contempla a área do município em sua totalidade, o que impacta de forma negativamente o crescimento da cidade, uma vez que o PDM norteia o desenvolvimento (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2006).

Observa-se no plano atual uma quantidade expressiva de pequenas revisões e adequações no texto, que acontecem desde a sua data de publicação. Além da questão citada anteriormente, de que partes do município não são contempladas no texto do PDM, considerando a data de sua publicação e o cenário de crescimento atual do município, novos bairros e possíveis áreas de expansão não são contempladas.

A legislação mais atual, até o ano de 2020 é o Plano de Mobilidade Urbana, de modo que, para realizar as observações necessárias e identificar os gargalos da mobilidade da cidade, foram necessários estudos e análises abrangentes sobre os bairros e suas possíveis expansões.

O Estatuto da Cidade, no entanto, em seu inciso 3º do seu artigo 30, determina que, pelo menos, a cada dez anos, os planos diretores devem ser revistos. Por meio da Resolução nº 83 do ano de 2009, o Conselho Nacional das Cidades recomenda que os processos de revisão ou alteração do plano diretor sejam também participativos, cumprindo o disposto nos artigos 40 e 43 do Estatuto da Cidade e o conteúdo da Resolução nº 25 do Conselho Nacional das Cidades (BRASIL, 2009).

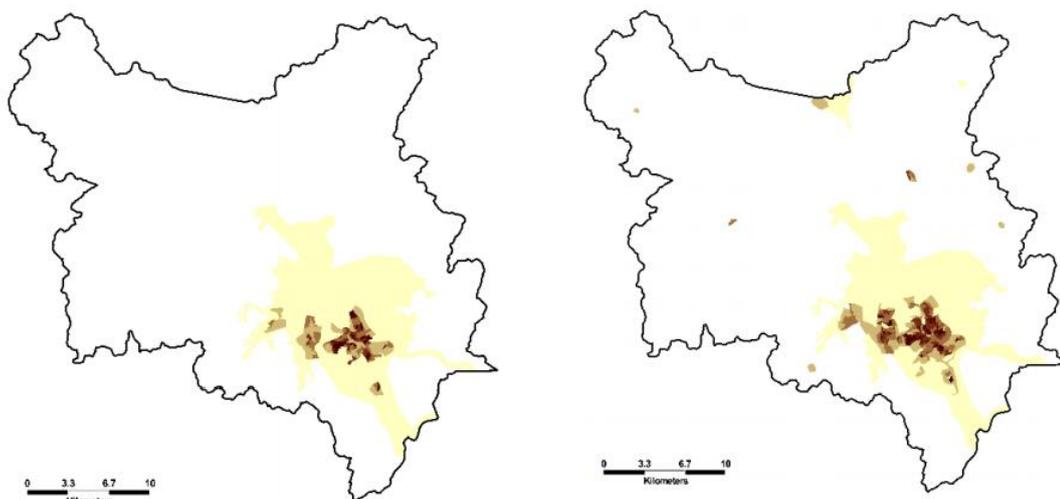
Recomenda também, que a revisão do plano diretor seja submetida ao Conselho da Cidade ou órgão similar da política urbana. E que a revisão em período inferior a 10 anos somente tenha início se for determinada por Lei Municipal. Contudo, o Sistema de Acompanhamento e Controle Social, previsto no artigo 6º da Resolução nº 34 de 2005 do Conselho Nacional das Cidades, deve compreender, entre outras funções, a de estipular instâncias de planejamento e gestão democrática para implementar e mesmo rever o plano diretor, quando necessário (BRASIL, 2009). O processo ininterrupto de avaliação permite uma mobilização constante da sociedade em torno do instrumento, garante sua atualização permanente e facilita a revisão obrigatória decenal.

Contudo, o Plano não estabelece um macrozoneamento segundo suas características principais e objetivos de planejamento relacionados com o uso urbano do solo e sua expansão, uso extrativista e rural, proteção natural, sendo delimitados apenas os perímetros urbanos da sede e dos distritos municipais em memoriais descritivos (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2013).

A regulação do uso e ocupação do solo acontece por meio do zoneamento urbano, no entanto, apesar de não conceituar as zonas urbanas, o Plano lista os tipos de Zoneamento e caracteriza, para cada zona, os tamanhos mínimos de lote, usos permitidos, e possibilidade de existência de mais de uma unidade residencial no lote.

De modo geral, não há menção específica à expansão de perímetro urbano, sendo que no mapa de preservação ambiental, onde consta somente a sede municipal, aparece na legenda o item “proposta de expansão do perímetro urbano”, porém, não se distingue no mapa essa classificação. Entretanto, define como área de expansão urbana aquela que se destina ao crescimento da malha urbana, e acrescenta que o zoneamento adequado dessas áreas deverá ser proposto após a aprovação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2013). A Figura 12 demonstra a tendência de adensamento diagnosticada entre censos anos 2000 a 2010:

Figura 12 - Tendências de adensamento, 2000 e 2010



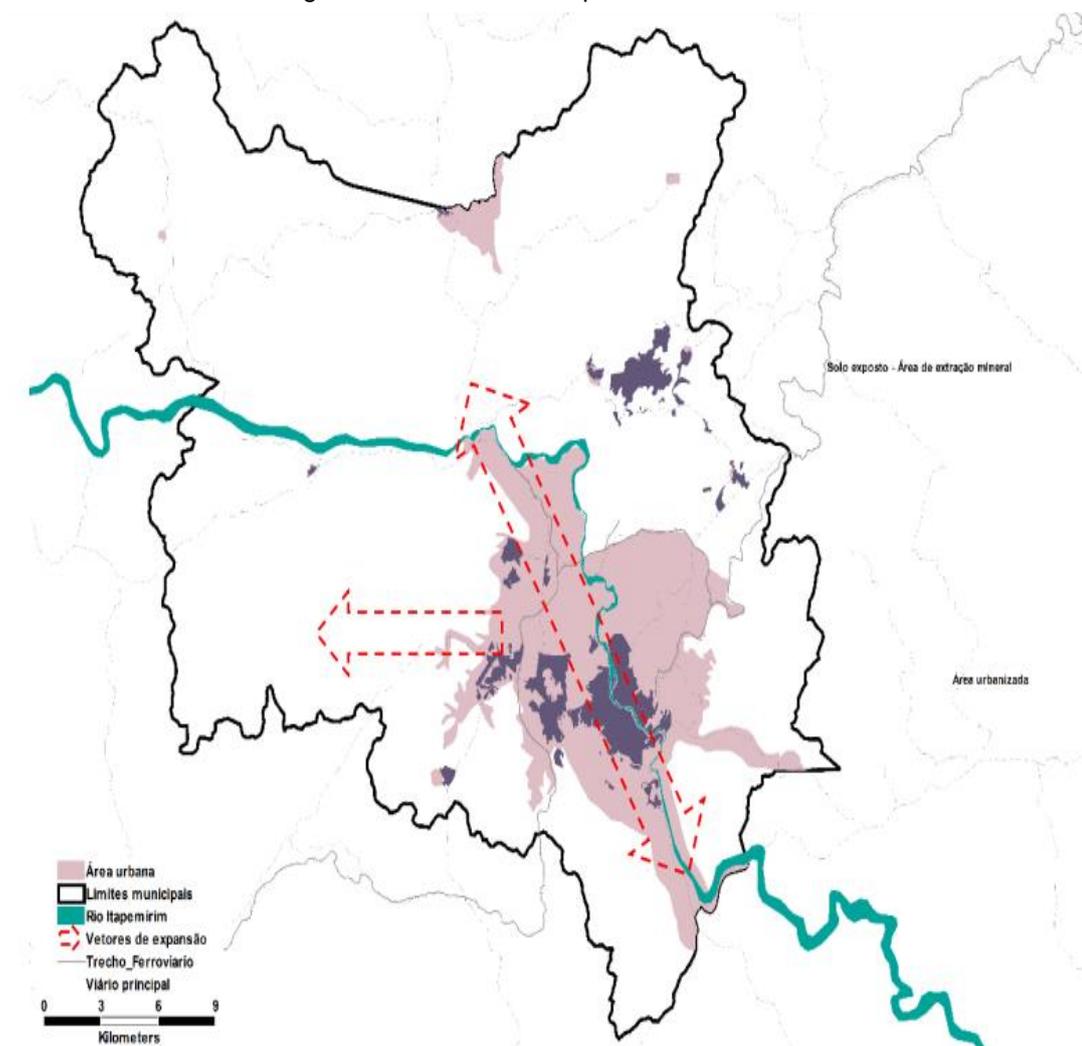
Fonte: PLANMOB (2013).

Este fator é preocupante, considerando a necessidade de se legislar sobre os critérios de expansão urbana, principalmente, considerando o fato das dinâmicas territoriais diversificadas a partir de loteamentos e novos bairros.

Com bases na análise das dinâmicas de crescimento observadas, e inserção da área efetivamente urbanizada versus perímetro urbano delimitado, além da análise do surgimento de ocupações ou crescimento e adensamento populacional, é possível verificar as tendências de expansão da área urbanizada (PREFEITURA DE CACHOEIRO, 2013.)

Então, o Plano de Mobilidade Urbana municipal, realizando análises e estudos no ano de 2015, mesmo a legislação sendo publicada no ano de 2020, diagnosticou na cidade a seguinte tendência de crescimento de acordo com os vetores de expansão, a partir de cenários.

Figura 13 - Vetores de expansão identificados



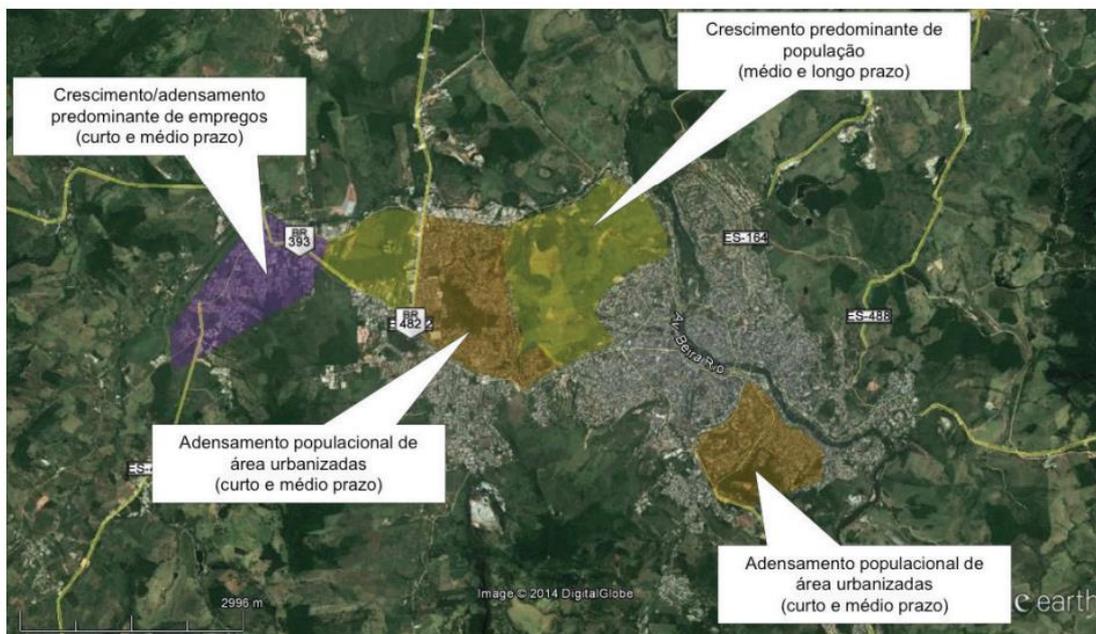
Fonte: PLANMOB (2015).

Dentre os cenários compreendidos, destacam-se: “caracterização de atividades com potencial para alterar a dinâmica econômica, social, demográfica e ambiental do município”, como também a “caracterização do conjunto de projetos estruturantes com potencial para alterar a dinâmica econômica, social e territorial do município e região” (PLANMOB, 2015, p. 23).

O cenário de desenvolvimento urbano para os próximos anos segue a tendência histórica de crescimento urbano e considera as políticas urbanas instituídas e legislação urbanística, bem como os investimentos recentes e consolidados, os quais resultaram na implantação de indústrias com significativo potencial de geração de empregos e atração de população (PLANMOB, 2015).

A Figura 14 ilustra esquematicamente os vetores de expansão considerados e em estudo.

Figura 14 - Vetores de expansão considerados nos cenários futuros

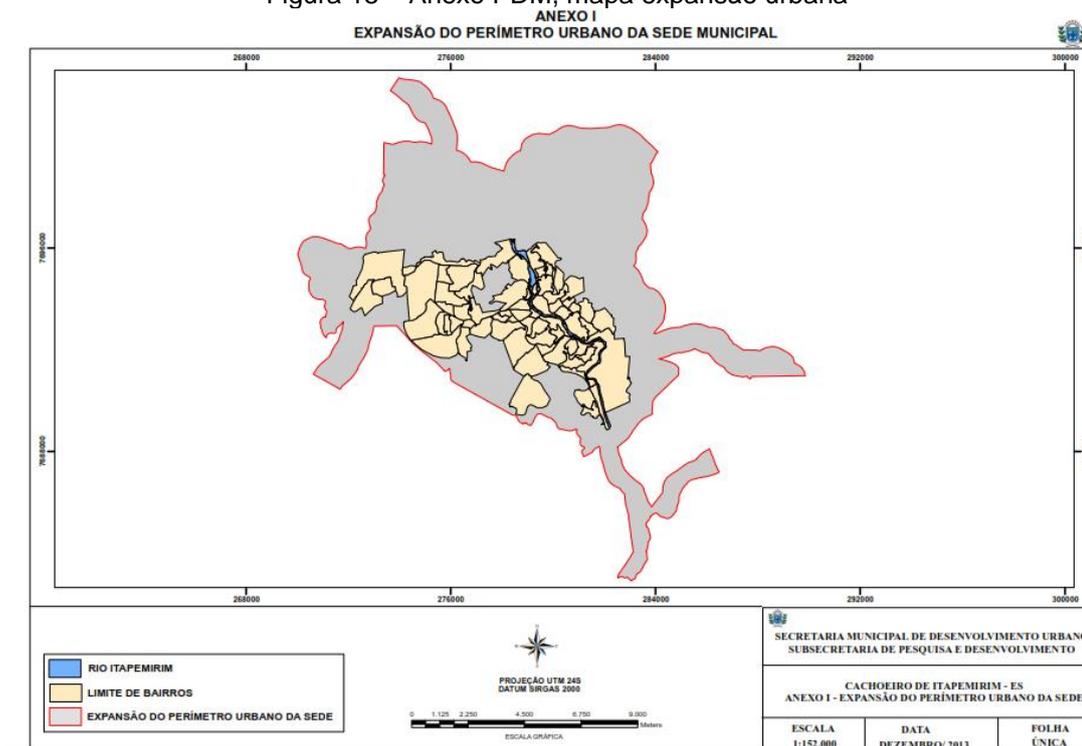


Fonte: PLANMOB (2015).

A elaboração, a revisão, o aperfeiçoamento, a implementação e o acompanhamento do Plano Diretor Municipal e de programas e projetos setoriais, regionais, locais e específicos serão efetuados mediante processo de planejamento, implementação e controle de caráter permanente, descentralizado e participativo, como parte do modo de gestão democrática da Cidade para a concretização das suas funções sociais (BRASIL, 2006).

Sob ótica do Plano Diretor Urbano Municipal, a área de expansão é considerada aquela que se destina ao crescimento da malha urbana em seu artigo 168, complementada pelo artigo 170, onde prevê-se a revisão dos limites do perímetro urbano em intervalos mínimos de 04 (quatro) anos (PDM, 2006). Em seus anexos, o PDM apresenta os mapas de expansão urbana, a figura a seguir apresenta o Anexo I, expansão do perímetro urbano da sede municipal, onde a área delimitada em cor cinza e contorno vermelho é a possível área para expansão:

Figura 15 – Anexo PDM, mapa expansão urbana



Fonte: PDM (2006). Revisão, 2015.

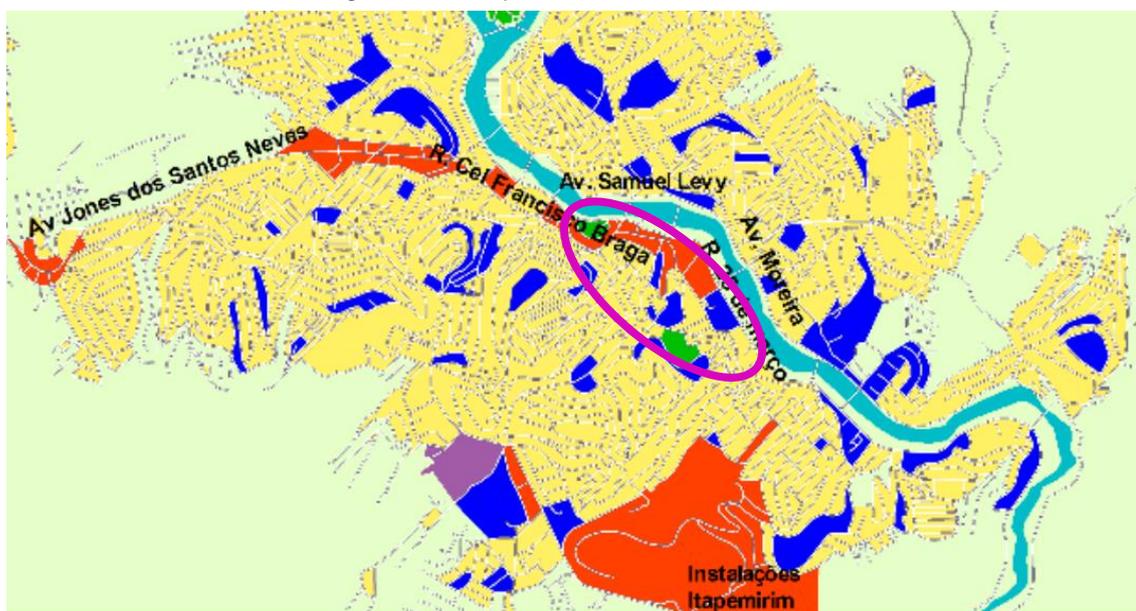
Nota-se que a estruturação atual da área urbana da cidade foi discutida mais recente por meio do plano de mobilidade, sendo necessária consulta para atingir os objetivos finais desta pesquisa, sob o viés de observação dos critérios esperados para as análises do plano diretor.

## 4 MARCAS E DESAFIOS PARA ORDENAMENTO URBANO

### 4.1 BAIRRO CENTRO

O bairro Centro está localizado margeando o rio Itapemirim e foi o primeiro bairro a se desenvolver na cidade, além de abranger grande parte do comércio e serviço. O mapa da Figura 16 foi previamente apresentado descrevendo as principais considerações sobre o uso e ocupação do solo, no entanto, ao aproximar e destacar a área central da cidade de Cachoeiro de Itapemirim, observa-se a predominância de comércio e serviços, além de equipamentos urbanos e institucionais.

Figura 16 – Mapa uso do solo, área central



Fonte: PREFEITURA CACHOEIRO (2013).

Dentro do Plano Diretor Municipal, o bairro Centro é caracterizado por fazer parte de duas zonas urbanas, a Zona de ocupação limitada (ZOL) e a Zonas de ocupação restrita (ZOR), onde determina-se que o gabarito máximo de construção é entre 2 a 4 pavimentos.

Tabela 1 – Anexo XI do PDM, determinação de ZOL

Usos permitidos		Índices							Parcelamento	
Todas as vias	Vias coletoras e principais	C.A (máximo)	T.O (máximo)	T.P (mínimo)	Gabarito	Afastamentos mínimos			Testado (máximo)	Área (mínimo)
						Frete	Lateral	Fundos		
R1										
R2										
R3					04				10,00m	200,00 <sup>2</sup> m
R4										
R5										
R6	CS2	2,6	66%	20%	PAV	3,00m	1,50m	1,50m		
CS1										
ACS										

## Observações ZOL:

- 1 – Vaga de garagem (vide anexo XII);
- 2 – Os confrontantes do imóvel considerado patrimônio histórico deverão seguir a tabela ZOR;
- 3 – Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- 4 – Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 5 – Para aprovação de projetos de mudança de fachada, deverá ser consultado o Conselho Municipal de Cultura;
- 6 – Para licenciamento de obra em geral (interior e exterior) deverá ser consultado o Conselho de Cultura quanto às zonas de preservação histórica;
- 7 – O gabarito definido inclui o pilotis.

Fonte: PDM (2006).

Tabela 2 - Anexo XI do PDM, determinação de ZOR

Usos permitidos		Índices							Parcelamento	
Todas as vias		C.A (máximo)	T.O (máximo)	T.P (mínimo)	Gabarito	Afastamentos mínimos			Testado (máximo)	Área (mínimo)
						Frete	Lateral	Fundos		
R1										
R2										
R3					02				10,00m	200,00 <sup>2</sup> m
R4										
R5										
R6		1,5	66%	20%	PAV	3,00m	1,50m	1,50m		
CS1										
ACS										

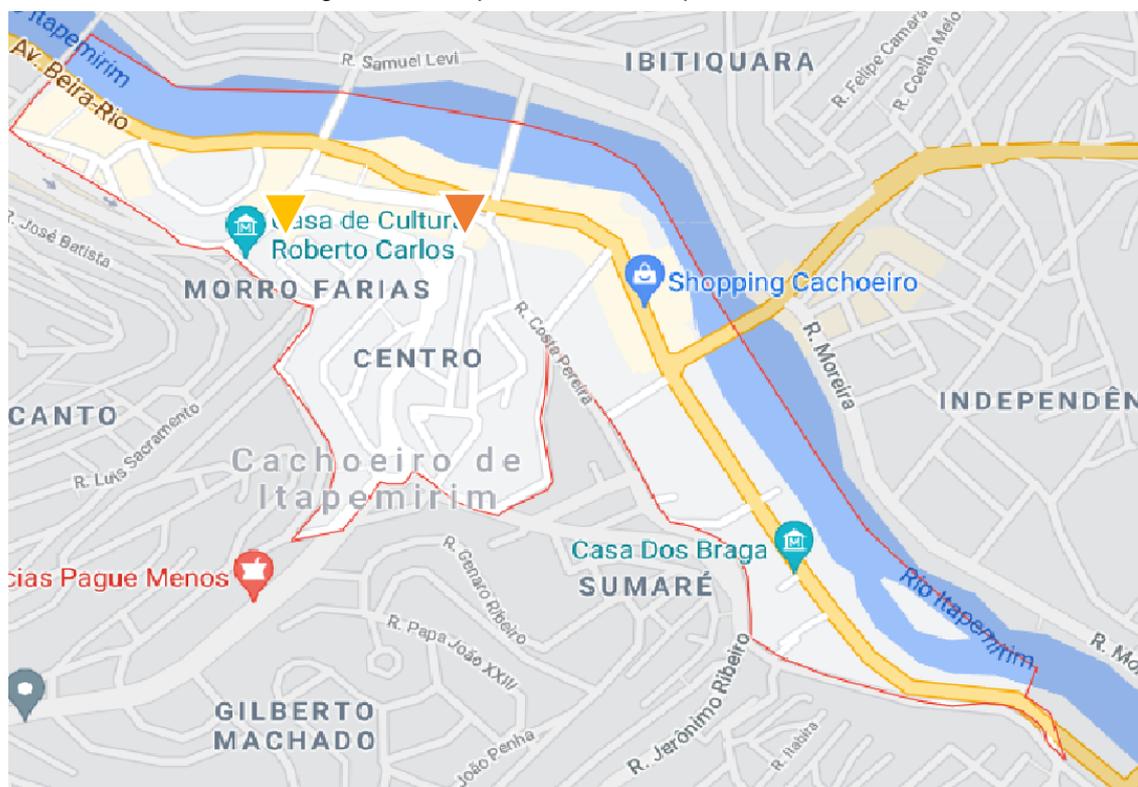
## Observações ZOL:

- 1 – Vaga de garagem (vide anexo XII);
- 2 – Os confrontantes do imóvel considerado patrimônio histórico deverão seguir a tabela ZOR;
- 3 – Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- 4 – Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 5 – Para aprovação de projetos de mudança de fachada, deverá ser consultado o Conselho Municipal de Cultura;
- 6 – Para licenciamento de obra em geral (interior e exterior) deverá ser consultado o Conselho de Cultura quanto às zonas de preservação histórica;
- 7 – O gabarito definido inclui o pilotis.

Fonte: PDM (2006).

Apesar do bairro em questão pertencer a uma legislação específica, com índices urbanísticos determinados, a maior parte das construções habitacionais e comerciais foram edificadas anteriormente à implementação da lei. Desta forma, impactando ainda mais no cotidiano das atividades que acontecem no centro, gerando uma série de transtornos viários e habitacionais. A partir da percepção cotidiana do trânsito desordenado, foram realizadas visitas em dois pontos principais do centro, em um horário de pico (às 18:00 horas), nos seguintes locais:

Figura 17 – Mapa levantamento pontos trânsito



Fonte: Adaptado de Google Maps (2021).

Legenda:

- ▼ Centro de Cachoeiro, Rua 25 de Março, centro
- ▼ Centro de Cachoeiro, Rua Capitão Deslandes, centro

As ruas do centro possuem uma movimentação constante nos horários comerciais, sendo horários de pico às 08:00 da manhã e às 18:00 da tarde, aproximadamente.

Fotografia 1 - Rua 25 de março, Centro



Fonte: Acervo pessoal (2021).

A fotografia a seguir ilustra a rua 25 de março e a ausência de vagas para estacionamento ao longo da via.

Fotografia 2 - Rua 25 de março, Centro



Fonte: Acervo pessoal (2021).

A rua Capitão Deslandes possui como principal atrativo o comércio e a variedade de serviços, sendo uma das vias principais neste segmento. Observa-se o tamanho da via e a ausência de pontos de parada/estacionamento.

Fotografia 3 – Rua Capitão Deslandes



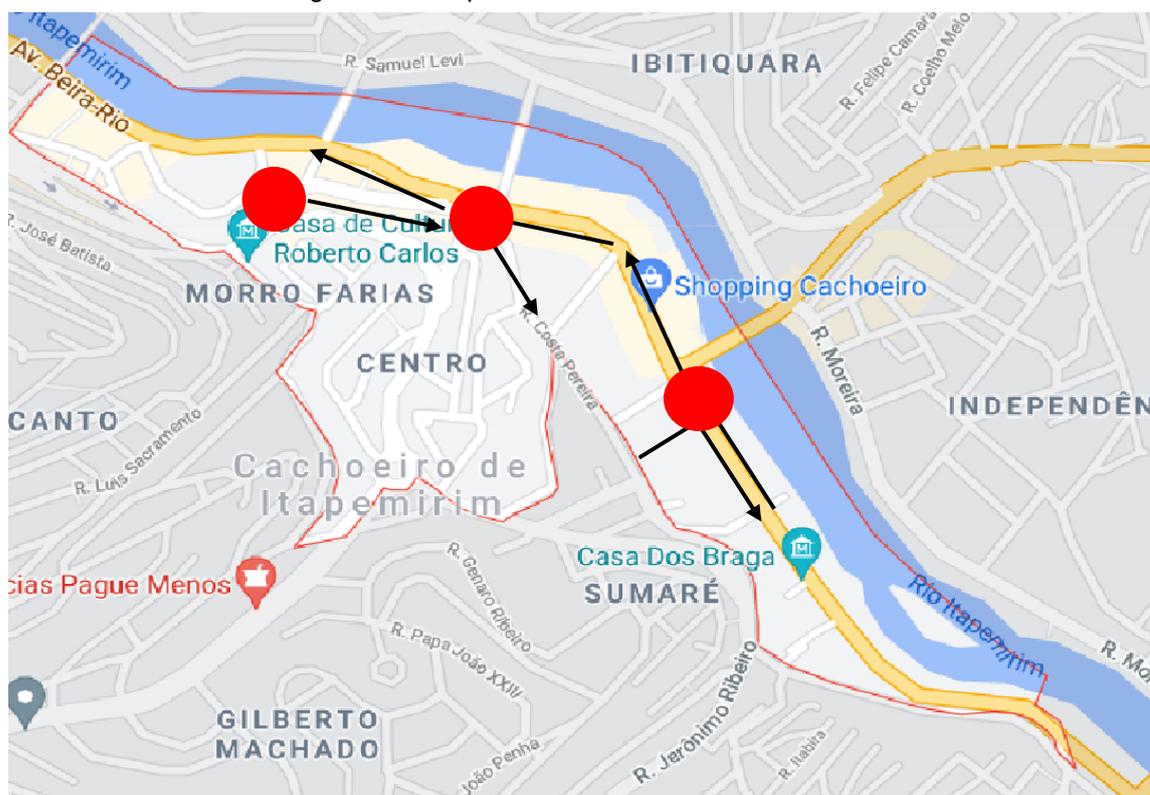
Fonte: Acervo pessoal (2021).

Para tentar minimizar os impactos do trânsito no horário em que o comércio está funcionando, algumas demandas, como o estacionamento rotativo e alguns estacionamentos privados auxiliam na missão de comportar a necessidade de estacionamento da cidade, porém, não solucionam o problema, nem do tráfego intenso nem das vagas disponíveis para veículos.

Ao abordar a problemática de tráfego intenso em um bairro no centro da cidade, e observar a questão em uma escala maior, toda a cidade é impactada, tendo em vista que a localização geográfica do bairro Centro converge em grande parte do espaço de passagem de um ponto a outro.

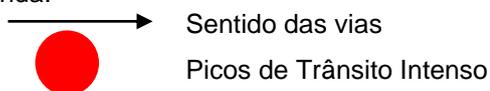
Há ainda as questões relacionadas ao sentido das vias, que foram ajustadas considerando o fluxo de veículos cada vez mais crescente na cidade e a necessidade de uma boa fluidez no trânsito. O mapa a seguir, ilustrado através da figura 20, apresenta os principais pontos e seus fluxos.

Figura 18 – Mapa de fluxos das vias bairro Centro



Fonte: Adaptado de Google Maps (2021).

Legenda:



Além das questões relacionadas ao desenho urbano, de modo que as ruas mais antigas da cidade são compostas por uma estrutura viária ineficiente, de espaços pequenos e pouco largos, casas e comércios construídos sem obedecer aos afastamentos necessários, diminuindo ou, muitas vezes, extinguindo as calçadas.

As imagens a seguir traçam um paralelo entre as construções históricas *versus* atualmente:

Figura 19 – Montagem histórica *versus* atual bairro Centro



Bairro Centro, década de 1940.

Bairro Centro, ano 2021.

Fonte: A esquerda Prefeitura de Cachoeiro (2021). A direita acervo pessoal (2021).

A partir da visualização da imagem anterior, é possível notar que na década de 1940 as vias eram amplas e suportavam o tráfego de pessoas e os poucos veículos da cidade. A rua Capitão Deslandes, conforme ilustrada na fotografia 3, também possuía um tráfego satisfatório, apesar do grande movimento do comércio local.

Figura 20 – Rua Capitão Deslandes, década de 1940



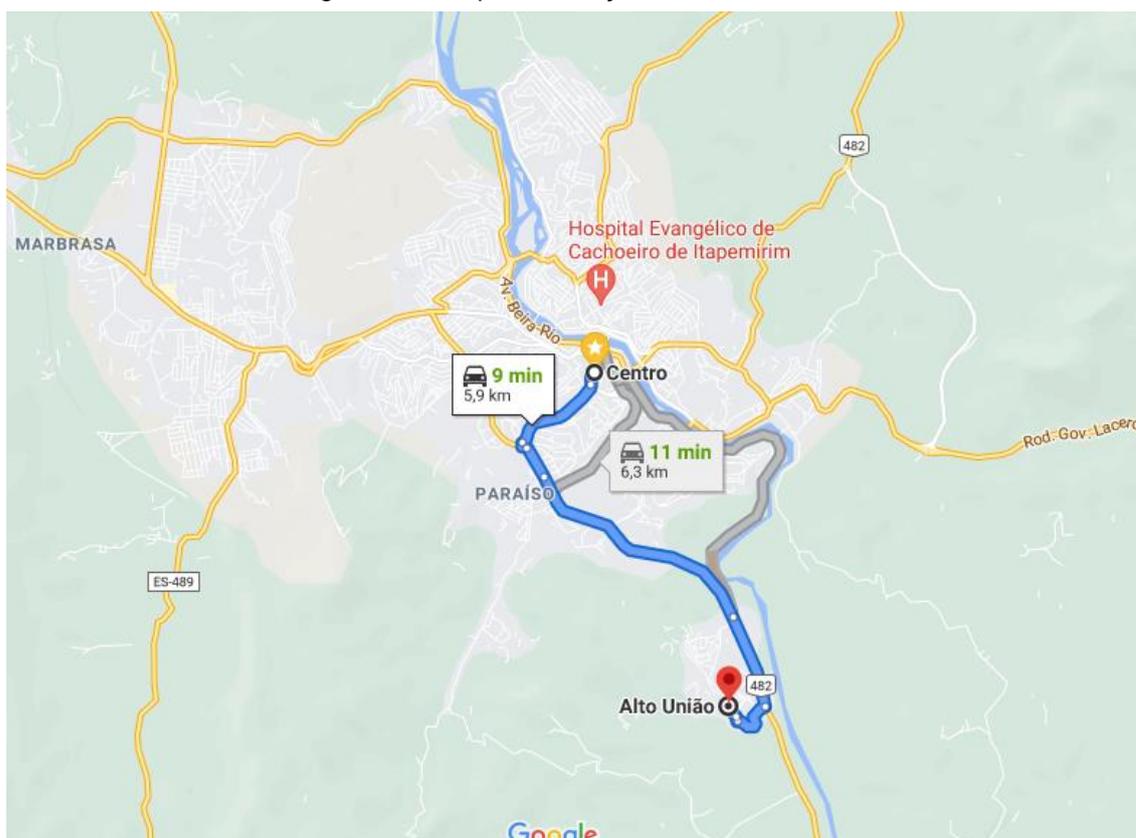
Fonte: Prefeitura de Cachoeiro (2021).

É notório que o centro da cidade segue o mesmo padrão tipológico apresentado por uma parte das áreas centrais das cidades brasileiras. Sendo caracterizado por uma área comercial de grande importância durante o dia e uma área abandonada e com pouco movimento a noite.

## 4.2 BAIRRO ALTO UNIÃO

O bairro Alto União é um dos bairros consideravelmente mais novos da cidade de Cachoeiro de Itapemirim. Localiza-se ao norte da porção central da cidade, a uma distância aproximadamente 5,9 quilômetros de distância do centro do município.

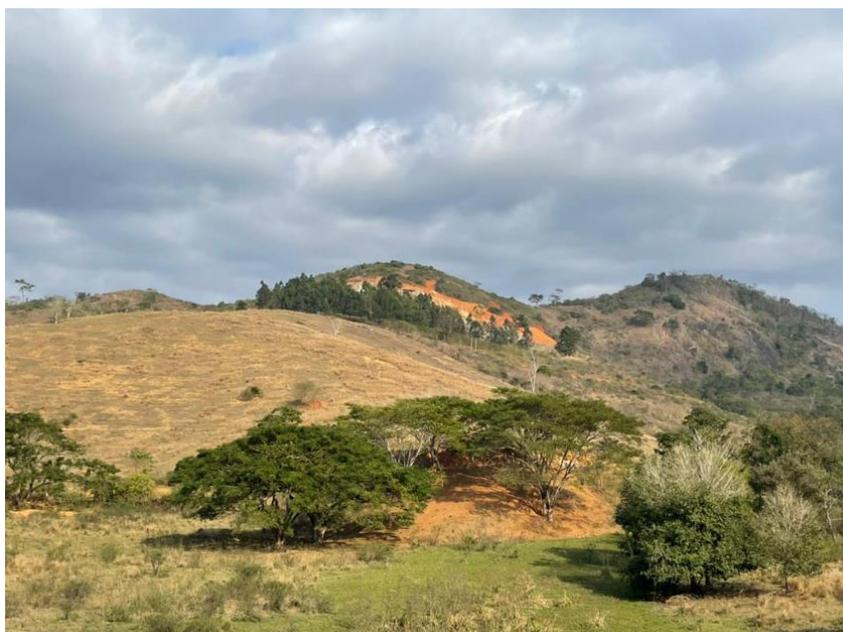
Figura 21 – Mapa localização bairro Alto União



Fonte: Google Maps, 2021.

O bairro é composto basicamente por uma estrutura habitacional, comércio pequeno, serviços básicos e diversos terrenos vazios. As fotografias a seguir ilustram uma grande porção vazia no bairro e uma possível área de expansão.

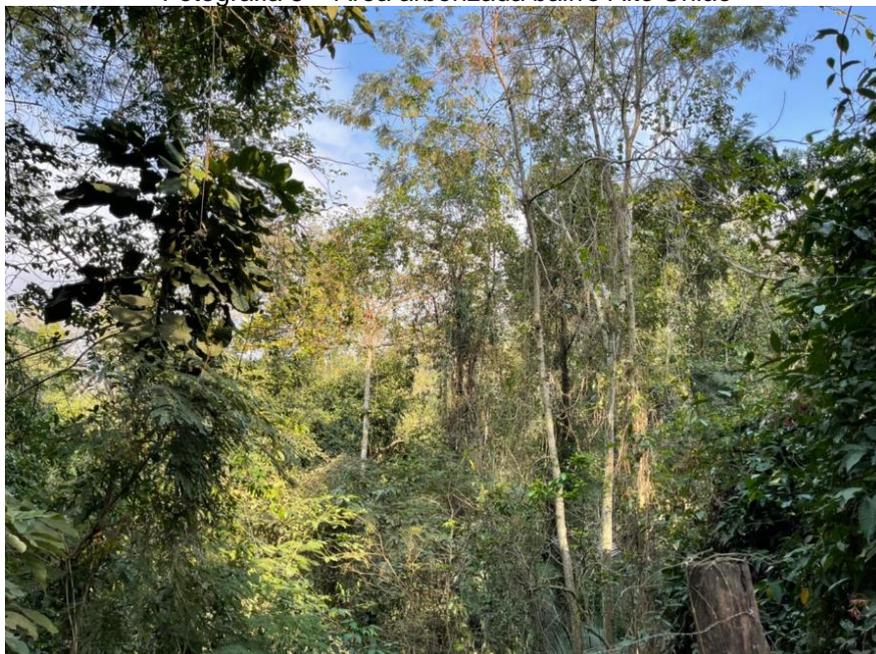
Fotografia 4 – Possível área de expansão bairro Alto União



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Além dos terrenos vazios e possíveis áreas de expansão, o bairro possui grandes áreas arborizadas.

Fotografia 5 – Área arborizada bairro Alto União



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Fotografia 6 – Área arborizada bairro Alto União



Fonte: Acervo pessoal (2021).

O bairro ainda possui poucos comércios e serviços de apoio aos moradores, no entanto, devido à proximidade com o centro da cidade, se torna viável o fomento a novas moradias e expansão da área.

A Figura 24 ilustra a praça do bairro revitalizada no ano de 2018 pela prefeitura municipal, um dos pontos mais relevantes e de maior concentração de frequentadores locais.

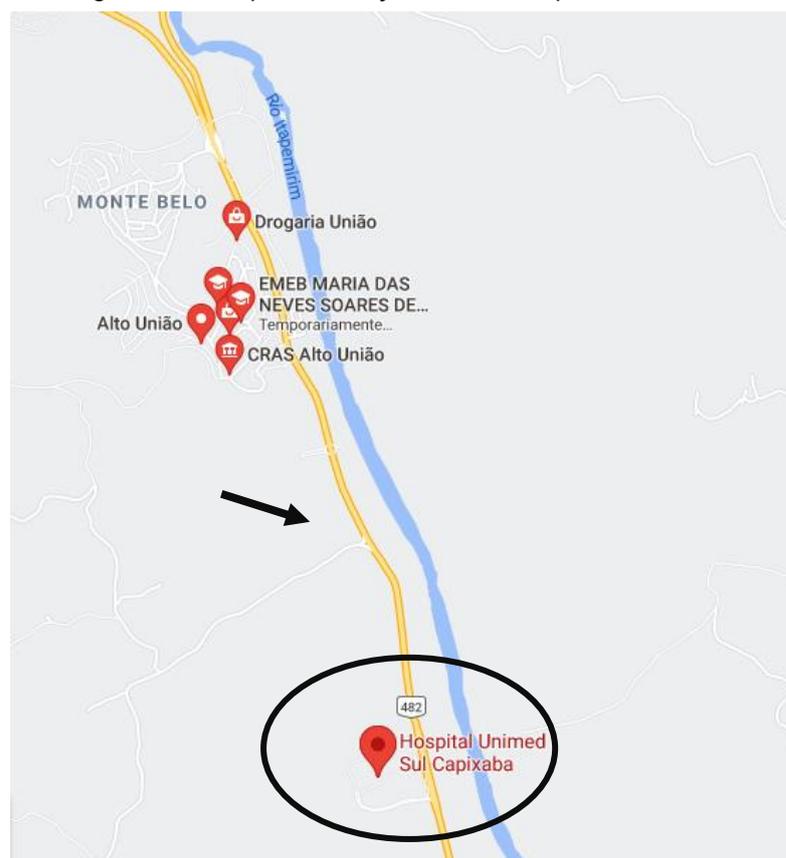
Figura 22 – Praça Tércio Volpato.



Fonte: Aqui Notícias (2018).

O bairro é cortado por uma via considerada arterial, Rodovia ES- 482, principal acesso da cidade de Cachoeiro de Itapemirim, e por outras vias locais. Como principal vetor de desenvolvimento dessa porção da cidade, destaca-se a construção de um hospital, instalado no fim de março de 2020. Na Figura 25, a seguir, destaca-se o hospital Unimed Sul Capixaba e a Rodovia ES-482:

Figura 23 – Mapa localização acessos e potencialidades



Fonte: Adaptado de Google Maps (2021).

Com 12.555 metros quadrados de área construída, o Hospital Unimed conta com quatro entradas de acesso independentes e mais de 400 vagas de estacionamento, tudo para acolher o paciente da melhor forma (UNIMED, 2020), promovendo uma valorização e potencial crescimento das áreas de seu entorno:

Figura 24 – Hospital UNIMED Sul Capixaba



Fonte: UNIMED (2020).

Dentro da tabela de Zoneamento da cidade o bairro pertence a ZR01, como citado anteriormente, o bairro é relativamente novo e está em constante crescimento, uma vez que, possui esses grandes vazios urbanos.

Além de haver áreas disponíveis com um valor mais acessível ao se comparar com outras imediações da cidade, o que potencializa as novas construções habitacionais, comerciais e industriais, portanto, é de grande valia o tratamento das vias de acesso ao bairro, planejando a estrutura para incentivar futuros vetores de crescimento.

A Figura 25 apresenta a tabela do PDM, caracterizando a área:

Figura 25 – Tabela PDM Alto União ZR01

Prefeitura Municipal de

**ANEXO XI – I**  
**TABELA DE ZR - 01**

Usos Permitidos		Índices							Parcelamento	
Todas as vias	Vias coletoras e principais	C.A. (máximo)	T.O. (máximo)	T.P. (mínimo)	Gabarito	Afastamentos Mínimos			Testada (mínima)	Área (mínima)
						Frete	Lateral	Fundos		
R1 R2 R3 R4 R5 R6 CS1 ASC	CS2	2,7	70%	18%	Ver anexo XIII	1,50m e/ou 3,00m (vide obs. abaixo)	1,50m	1,50m	8,00m	200,00m <sup>2</sup>
I1	I1	3,0	74%	14%					12,00m	360,00m <sup>2</sup>

**Observações ZR – 01:**

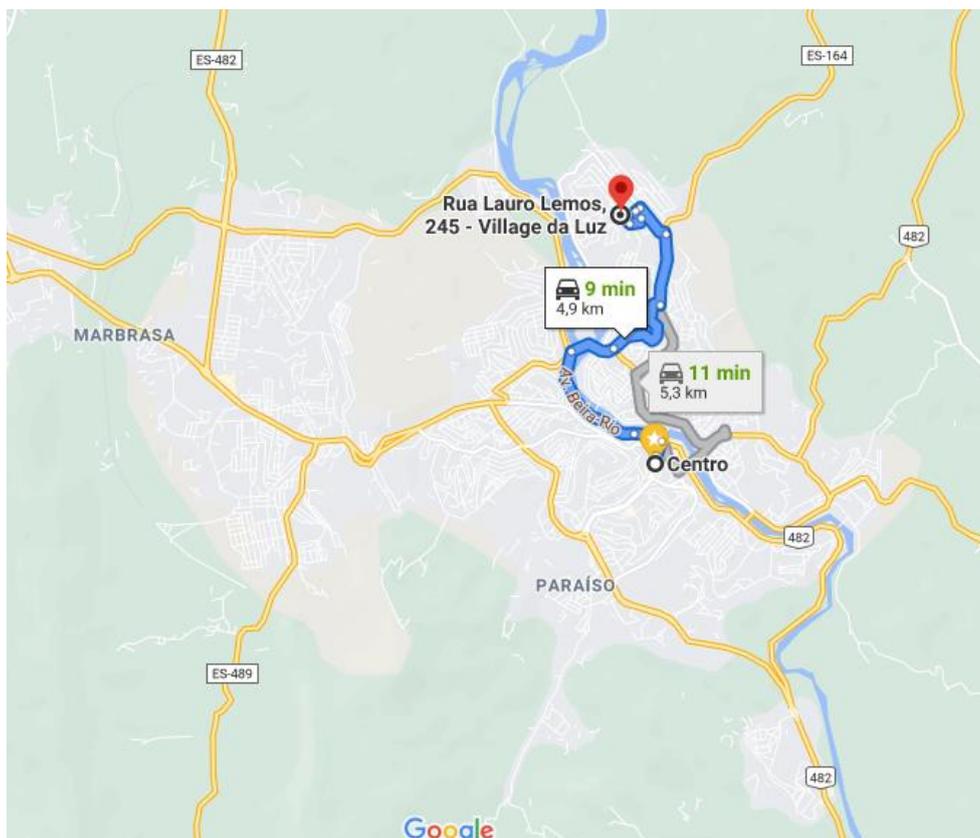
- 1- Os índices urbanísticos para edificações com mais de 06 (seis) pavimentos deverão seguir a tabela de Edificações Multifamiliares, Comercial e Misto (vide anexo XI-XI);
- 2- Vaga de garagem (vide anexo XII);
- 3- Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- 4- Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 5- Observar os artigos do PDM que tratam de exceções com relação aos afastamentos;
- 6- Quanto às edificações hospitalares desconformes, observar o disposto no artigo 205 do PDM.

Fonte: PDM (2006).

### 4.3 BAIRRO VILLAGE DA LUZ

O Bairro Village da Luz é um dos bairros que compõem um dos extremos da área urbana da cidade de Cachoeiro de Itapemirim, localizado mais ao norte do centro da cidade, sendo distanciado em torno de 4,9 quilômetros.

Figura 26 – Bairro Village da Luz



Fonte: Google Maps (2021).

O bairro é composto por segmentos da cadeia do comércio, serviço, indústrias e tem uma estrutura habitacional em expansão. O mapa demonstrado na figura 29, a seguir, destaca alguns pontos fotografados, a fim de visualizar a quantidade de porções de terra ainda vazias e sem nenhuma utilização:



Fotografia 8 - Fotografia de área 2, possível área de expansão



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Destaca-se ainda, na fotografia a seguir, a belíssima paisagem natural a vistas do terreno:

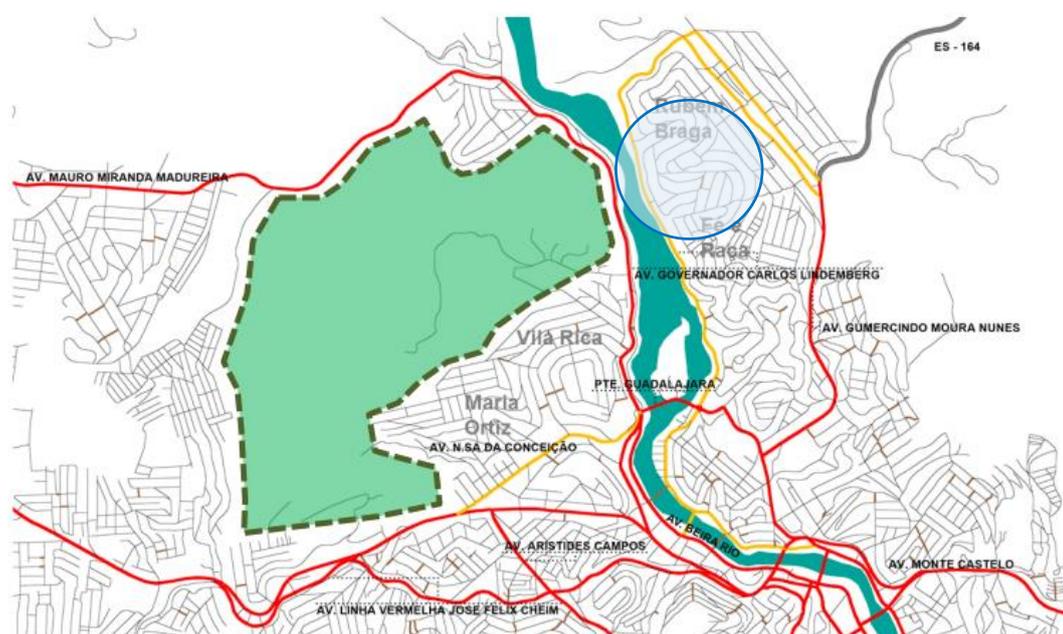
Fotografia 9 - Fotografia de área 3, possível área de expansão



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Apesar do bairro estar classificado dentro do zoneamento com diretrizes habitacionais e viárias, é necessário abordar a problemática sob a ótica de que o bairro ainda está em expansão, podendo ter necessidade de complementações viárias para que não impacte em problemas futuros, como no bairro Centro, citado anteriormente. Além da estrutura do bairro, observa-se, no mapa a seguir, que um dos locais de expansão urbana da cidade é uma extensão do bairro em questão, ainda sem tratamento do PDM municipal.

Figura 28 – Mapa PDM, área a ser expandida bairros



Fonte: PLANMOB (2015).

Analisando os vetores de crescimento, o bairro Village da Luz, além de ser o bairro com estrutura habitacional e comercial mais próximo de várias empresas de mármore e granito presentes na Rodovia Gumercindo Moura Nunes, que corta o bairro, é acesso também ao município de Cachoeiro de Itapemirim.

A seguir as tabelas do PDM, destacando as principais características do zoneamento do local:

Figura 29 – Tabela zoneamento bairro Village da Luz, ZAD02

## ANEXO XI – V I

## TABELA DE ZAD - 02

Usos Permitidos	Índices							Parcelamento	
	C.A. (máximo)	T.O. (máximo)	T.P. (mínimo)	Gabarito	Afastamentos Mínimos			Testada (mínima)	Área (mínima)
					Frete	Lateral	Fundos		
R1	2,9	72%	17%	Ver anexo XIII	3,00m	1,50m	1,50m	12,00m	300,00m <sup>2</sup>
R2									
R3									
R4									
R5									
R6									
CS1									
CS2									
CS3									
CS4									
CS5									
ASC									
I1, I2 E I3	3,0	74%	14%					12,00m	360,00m <sup>2</sup>

## Observações ZAD – 02:

- 1- Observar o Anexo X, Recuo Viário, para cumprir o afastamento frontal.
- 2- Os índices urbanísticos para edificações com mais de 06 (seis) pavimentos deverão seguir a tabela de Edificações Multifamiliares, Comercial e Misto (vide anexo XI-XI);
- 3- Vaga de garagem (vide anexo XIII);
- 4- Os confrontantes de imóvel considerado patrimônio histórico deverão seguir a tabela ZOR;
- 5- Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- 6- Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 7- Observar os artigos do PDM que tratam de exceções com relação aos afastamentos;
- 8- Quanto às edificações hospitalares desconformes, observar o disposto no artigo 205 do PDM.

Fonte: PDM (2020).

Figura 30 – Zoneamento ZR01

Prefeitura Municipal de

## ANEXO XI – I

## TABELA DE ZR - 01

Usos Permitidos		Índices							Parcelamento	
Todas as vias	Vias coletoras e principais	C.A. (máximo)	T.O. (máximo)	T.P. (mínimo)	Gabarito	Afastamentos Mínimos			Testada (mínima)	Área (mínima)
						Frente	Lateral	Fundos		
R1 R2 R3 R4 R5 R6 CS1 ASC	CS2	2,7	70%	18%	Ver anexo XIII	1,50m e/ou 3,00m (vide obs. abaixo)	1,50m	1,50m	8,00m	200,00m <sup>2</sup>
I1	I1	3,0	74%	14%					12,00m	360,00m <sup>2</sup>

## Observações ZR – 01:

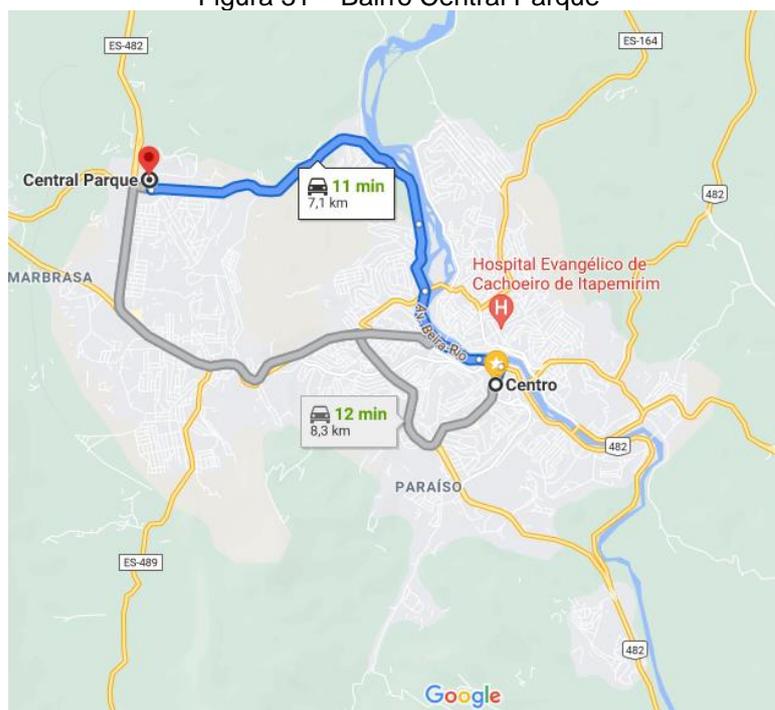
- 1- Os índices urbanísticos para edificações com mais de 06 (seis) pavimentos deverão seguir a tabela de Edificações Multifamiliares, Comercial e Misto (vide anexo XI-XI);
- 2- Vaga de garagem (vide anexo XII);
- 3- Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- 4- Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 5- Observar os artigos do PDM que tratam de exceções com relação aos afastamentos;
- 6- Quanto às edificações hospitalares desconformes, observar o disposto no artigo 205 do PDM.

Fonte: PDM (2020).

## 4.4 BAIRRO CENTRAL PARQUE

O bairro Central Parque, dentro dos bairros analisados, é o que mais possui vazios urbanos na cidade de Cachoeiro de Itapemirim. Localizado na parte noroeste da cidade, o bairro possui uma via arterial importante, passagem e rota de chegada e saída para as principais cidades localizadas nas redondezas dos municípios, além de rotas alternativas de deslocamento a outros extremos da cidade. Distante em torno de 7,1 quilômetros do centro da cidade.

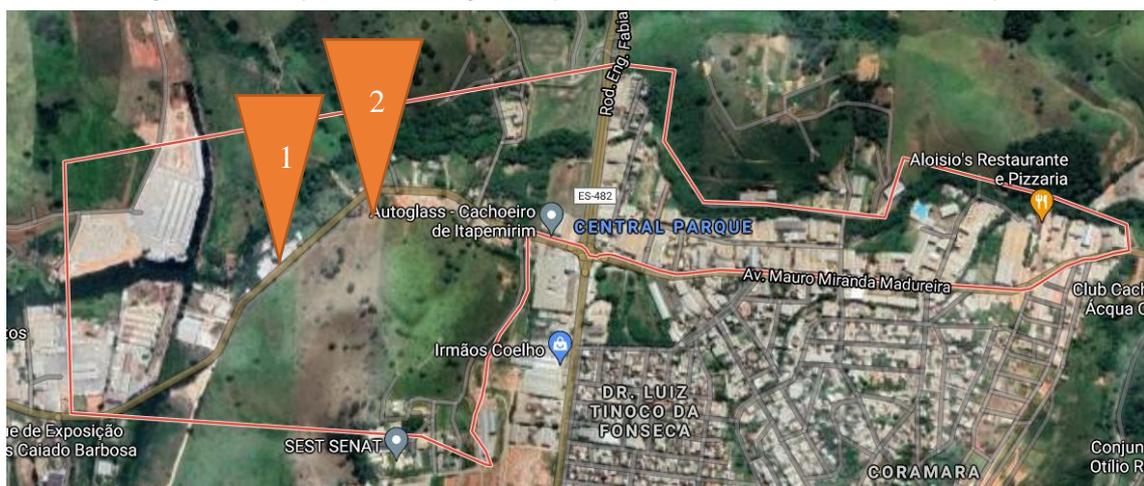
Figura 31 – Bairro Central Parque



Fonte: Google Maps (2021).

O mapa contido na figura 34, a seguir, destaca alguns pontos fotografados, a fim de visualizar a quantidade de porções de terra ainda vazias e sem nenhuma utilização, além de demonstrar os limites da cidade:

Figura 32 - Mapa de localização de pontos relevantes bairro Central Parque



Fonte: Adaptado de Google Earth (2021).

Fotografia 10 – Limite de área ocupada por moradia e área vazia



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Fotografia 11 – Bairro Central Parque, áreas com potencial de ocupação



Fonte: Acervo pessoal (2021).

O bairro está classificado na tabela de zoneamento do PDM, de acordo com as zonas ZI e ZR3.

Figura 33 – Tabela zoneamento ZI, bairro Central Parque.

ANEXO XI – VIII

TABELA DE ZI

Usos Permitidos	Índices							Parcelamento	
	.A. (máximo)	T.O. (máximo)	T.P. (mínimo)	Gaberito	Afastamentos Mínimos			Testada (mínima)	Área (mínima)
			Frente		Lateral	Fundos			
Todas as vias									
11									
12									
13									
14	2,7	68%	21%	04	VER		3,00m	20,00m	1.000,00
15				PAV.	ANEXO X	3,00m			m <sup>2</sup>

Observações ZI:

- 1- Fica permitido o uso de comércio e serviços (CS1 a CS5) e Atividades e Serviços Comunitários (ASC) nas referidas vias, respeitando o Anexo XV – Rede viária e o Anexo XVIII – Zoneamento e Hierarquização de Vias);
- 2- Vaga de garagem (vide anexo XII);
- 3- Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- 4- Os projetos de parcelamentos industriais novos deverão definir as áreas destinadas as implantações de comércio e serviços

Fonte: PDM (2006).

Figura 34 – Tabela zoneamento ZR3

ANEXO XI – III

TABELA DE ZR - 03

Usos Permitidos		Índices							Parcelamento	
Todas as vias	Vias coletoras e principais	C.A. (máximo)	T.O. (máximo)	T.P. (mínimo)	Gabarito	Afastamentos Mínimos			Testada (mínima)	Área (mínima)
						Frente	Lateral	Fundos		
R1 R2 R3 R4 R5 R6 CS1 ASC	CS2	3,00	73%	17%	Ver anexo XIII	1,50m e/ou 3,00m (vide obs. abaixo)	1,50m	1,50m	12,00m	240,00m <sup>2</sup>
I1	I1	3,0	74%	14%						

**Observações ZR – 03:**

- Os índices urbanísticos para edificações com mais de 06 (seis) pavimentos deverão seguir a tabela de Edificações Multifamiliares, Comercial e Misto (vide anexo XI-XI);
- Vaga de garagem (vide anexo XII);
- Na Margem do Rio Itapemirim fica permitido os tipos de uso especificados na tabela ZAD-01, mas limitado ao número de pavimentos da tabela ZOL;
- Verificar se na área a construir existe área de risco ou patrimônio histórico;
- Observar os artigos do PDM que tratam de exceções com relação aos afastamentos;
- Quanto às edificações hospitalares desconformes, observar o disposto no artigo 205 do PDM.

Fonte: PDM (2006).

#### 4.5 DESAFIOS E MUDANÇAS

A cidade deveria ser um espaço planejado para todos, de modo que a realidade se apresenta em espaços cuja articulação é determinada pela condição de vida, notório em cidades por toda parte do Brasil. A ausência de planejamento urbano em áreas com o evidente processo de expansão, bem como as com potencial de consolidação de um território formal, comprova a ineficiência do sistema público de gestão das cidades.

Nesta análise foram apresentados quatro bairros, sendo o Centro, como local consolidado e com evidente história de ocupação há vários anos, em contraponto a outros três bairros com potencial de ocupação.

Segundo Lopes (1998), é necessário criar o ordenamento das cidades, tendo como ponto de partida o Sistema de Planejamento Estratégico, que objetiva, principalmente, a coordenação dos vários níveis e funções estratégicas de uma organização em um projeto global, considerando quatro pontos principais que são a missão, onde queremos ir; as estratégias, como chegar lá; o orçamento, o que podemos fazer; o controle, como medir o andamento do processo.

Levando esses princípios para a política de reorganização urbana, considera-se que sua missão consiste em adequar as cidades à população e seus anseios, propiciando uma gestão democrática, onde a qualidade de vida esteja em pauta e o alcance da cidade desenvolvida e, ao mesmo tempo, igualitária e justa.

Portanto, as estratégias englobam as ações que devem ser executadas a fim de se atingir todo o contexto da cidade, tais ações não devem ser aplicadas de forma indiscriminada, ao contrário, devem atender à realidade de cada lugar específico.

Em reais condições, os três bairros apresentados, Alto União, Village da Luz e Central Parque, estão em processo crescente de ocupação pela população. No entanto, o PDM municipal não engloba tais áreas de forma efetiva, o que pode acarretar em uma ausência de ordenamento da ocupação, bem como na falta do planejamento estratégico de serviços voltados à população, como por exemplo o sistema de transporte público.

Este contexto é diferente quando se observa o bairro Centro como área consolidada da cidade, os desafios são outros, como manter a segurança pública, ocupar imóveis vazios ou ociosos, a mobilidade e circulação de pedestres e veículos, dentre outros. Tais sistemas, presentes neste bairro, proporcionam, aos seus moradores e transeuntes, mais qualidade urbana, tendo em vista a atenção voltada aos seus problemas específicos.

Em contraponto, os três bairros mais afastados do centro da cidade possuem como desafio, além do ordenamento territorial, o planejamento urbano de suas futuras atividades, o que torna o espaço mais atrativo a negócios estrategicamente pensados para tais finalidades.

Tais bairros (Alto União, Village da Luz e Central Parque) estão à margem dos limites centrais do município, produzindo um espraiamento na malha urbana, indo de encontro as áreas com uma vegetação de mata, vale ressaltar que, devido à ausência deste detalhamento no PDM atual, não é possível a caracterização do tipo, como por exemplo, preservação permanente ou preservação ambiental. Portanto, a ausência de caracterização pode causar o mesmo fenômeno descrito no início desta análise, considerando a forma com que o município foi ocupado às margens do rio Itapemirim, bem como aconteceu no processo de ocupação de diversas cidades Brasileiras, de forma predatória e sem observar critérios de sustentabilidade.

Então, a ocupação gradativa na extensão destes bairros pode ser tornar um problema ambiental, tendo em vista a ausência de planejamento e por fim regulação em forma de lei de uso e ocupação do solo, além de setorização de áreas para discriminar sua forma de ocupação. É então que entra em cena, mais uma vez, a importância do ato de planejar.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Diretor é o instrumento básico da política municipal de desenvolvimento e expansão urbana, que objetiva ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, de forma plena.

Este estudo nasce a partir da observação de que a área central do Município de Cachoeiro de Itapemirim não comporta o desenvolvimento urbano atual, sendo necessária intervenção urbanística e projetual da nova conjuntura de espraiamento da cidade. Nota-se, no entanto, que o principal mecanismo de legislar sobre a cidade, o Plano Diretor, está defasado e não abrange as áreas específicas com potencial de crescimento.

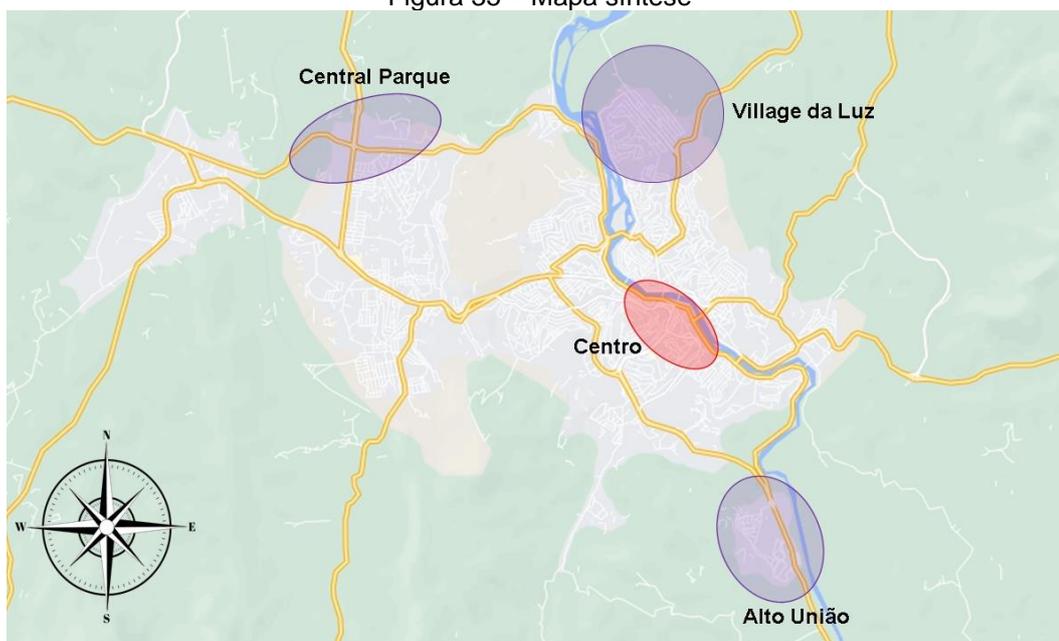
Tal potencial de crescimento, é demonstrado a partir da verificação de alguns vetores, como por exemplo, indústrias de beneficiamento de rochas ornamentais, comuns na cidade, hospitais de grande porte, faculdades e centros de ensino, dentre outros.

Esta dissertação de mestrado objetivou, dentre outras coisas, analisar as áreas com potencial de crescimento na cidade de Cachoeiro de Itapemirim, considerando seus vetores de crescimento. Além de comparar a expansão viária e territorial urbana do município de Cachoeiro de Itapemirim, tendo em vista da necessidade de o Plano Diretor Municipal destacar tais eixos norteadores e áreas com potencial de crescimento.

Além da observação de que a área mais urbanizada e utilizada da cidade, o bairro centro, está em seus limites de crescimento e desenvolvimento de forma sustentável e ordenado, este cenário torna perceptível a necessidade da criação de novos contextos urbanos, onde bairros apresentem uma centralidade de suporte, de modo que seus moradores tenham assegurados o acesso aos serviços básicos.

A Figura 37 apresenta a síntese deste estudo, o bairro Centro, demarcado e em destaque os demais bairros, Central Parque, Village da Luz e Alto União. Observa-se que os bairros mais novos, são a parte espraiada da cidade.

Figura 35 – Mapa síntese



Fonte: Adaptado de Google Maps (2021).

A zona de expansão urbana é a área de reserva para o crescimento horizontal da cidade. Sua delimitação comporta cuidados especiais e possui implicações urbanísticas mais delicadas e, até certo ponto, mais importantes do que a delimitação da própria zona urbana.

Não se trata apenas de identificar a área efetivamente ocupada pela mancha urbana, mas de escolher quais os locais mais apropriados para o uso urbano do solo em suas diversas modalidades. Portanto, sua má delimitação poderá vir a ocasionar a reprodução dos problemas da zona urbana, ou até mesmo agravá-los. Desse modo, uma série de critérios urbanísticos, geográficos, sociais e econômicos, deve ser levada em conta nessa tarefa.

O Plano Municipal da cidade em questão é do ano de 2006, poucos anos após o Estatuto das cidades vigorar, são 15 anos de legislação, com revisões pontuais e atualizações ineficientes. Considera-se que, nesse período, a cidade cresceu e se desenvolveu sem considerar critérios que deveriam ser revistos, devido a fatores de crescimento regionais, como por exemplo, construções e empreendimentos de grande impacto, além da necessidade de estimular o crescimento em determinadas áreas.

## REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betania de Moraes. Dos Instrumentos da Política Urbana. *In*: MATTOS, Liana Portilho (org.). **Estatuto da Cidade Comentado**. Belo Horizonte, 2002.

ANDRADE, E. L. et al. Barriers and motivational factors for physical activity adherence in elderly people in developing country. **Medicine and Science in Sports and Exercise**, Baltimore, v. 33, n. 7, p. 141, 2005.

ASCHER, F. **Novos princípios do urbanismo. Novos compromissos urbanos**. 3ª. Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2012.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 20 set. 2020.

BRASIL, **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília: Diário Oficial da União, 2001.

BRASIL. **Lei nº 5890, de 31 de outubro de 2006**. Institui o Plano Diretor Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Município de Cachoeiro de Itapemirim.

CAMPOS JÚNIOR, C. T. **Construção do terceiro armazém do porto de Vitória**. A história da construção e das transformações da cidade. 1ed. Vitória: Cultural-es, 2002.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª Edição. São Paulo: Atlas, 2002, p.41.

HOUAISS, Instituto Antônio. **Dicionário eletrônico Houaiss da Língua portuguesa**. Versão monousuário, 3.0. CD-ROM. Objetiva: junho de 2009.

IBGE. **Censo Demográfico de 2010**. Banco de Dados Multidimensional (BME). 2010.

IBGE. **Histórico de Cachoeiro de Itapemirim, Espírito Santo - ES** .2017.

IJSN. **Panorama desenvolvimento regional sustentável das capixabas**. 2018. Disponível em: <http://www.ijsn.es.gov.br/component/attachments/download/6576>. Acesso em: 13 maio 2021.

IJSN. **Arquivos Shapefile**. Disponível em: [http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3780&Itemid=330](http://www.ijsn.es.gov.br/Sitio/index.php?option=com_content&view=article&id=3780&Itemid=330). Acesso em: 17 set. 2018.

LACOSTE, Yves. **Dicionário de Geografia**. Lisboa: Teorema, 2005.

LOPES, Rodrigo. **A cidade intencional: o planejamento estratégico de cidades**. 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

MARICATO, E. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de Marketing:** uma orientação aplicada. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. p. 720.

MATTOS, Liana Portilho. **Nova Ordem Jurídico-Urbanística:** Função Social da Propriedade na Prática nos Tribunais. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2006.

MORRO DO MORENO. **Fotografia.** Disponível em: <https://www.morrodomoreno.com.br/materias/patrimonio-cachoeirense-por-gabriel-bittencourt.html>. Acesso em: 12 fev. 2021.

MURTA, Claudio Martinelli. **Avaliação de Planos Diretores Municipais.** Fundação Getúlio Vargas, 2007.

NAÇÕES UNIDAS. **Habitat III:** países adotam nova agenda para urbanização sustentável. 2016. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/habitat-iii-paises-adotam-nova-agenda-paraurbanizacao-sustentavel>. Acesso em: 12 jan. 2021.

PLANO DE MOBILIDADE DO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM - **PLANMOB.** 2015. Disponível em: <https://www.cachoeiro.es.gov.br/site-pmci/wp-content/uploads/cpdm/2019/07/prod-6.4.-resumo.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. **Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo.** 2013. Disponível em: <https://www.cachoeiro.es.gov.br/site-pmci/wp-content/uploads/cpdm/2019/07/prod-3.5.-estudos-secon-cachoeiro-rev1.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2021.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. **Plano Diretor Municipal,** 2006. Disponível em: <https://www.cachoeiro.es.gov.br/urbanismo-mobilidade-e-cidade-inteligente-semurb/pdm/>. Acesso em: 3 dez. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. **Lei Complementar nº 5890/2006.**

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. **Lei nº12.587/2017.**

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. **A cidade.** Disponível em: <https://www.cachoeiro.es.gov.br/a-cidade/historia/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

REZENDE, D. A.; ULTRAMARI, C. **Plano diretor e planejamento estratégico municipal:** introdução teórico-conceitual. Rio de Janeiro. 2007.

SANTOS, Carlos Nelson dos. **A cidade como um jogo de cartas.** Niterói: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1998.

SANTOS, M. **Economia espacial: críticas e alternativas**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

SEBRAE. **O negócio é participar: a importância do plano diretor para o desenvolvimento municipal**. – Brasília DF: CNM, SEBRAE, 2006.

SILVA, José Afonso. **Direito Ambiental Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2000.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: ABC, do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2011.

SPOSITO, M. E. B. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, M. E. B.; WHITACKER, A. M. (Org.). **Cidade e campo: relações e contradições entre urbano e rural**. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Do centro às novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais. In: GITAHY, M. L. Caira; CORREIA DE LIRA, J. Tavares (org.). **Cidade: impasses e perspectivas**. São Paulo 2007.

UNIMED. **Hospital Unimed** – fotografia. 2020. Disponível em: <https://www.unimed.coop.br/site/web/sulcapixaba/hospital>. Acesso em: 21 jun. 2021.