

## CRESCIMENTO ESPONTÂNEO DE CIDADES DE PEQUENO PORTE E SEUS EFEITOS: O CASO DE MARTINS SOARES

*Thaynara Breder Lomeu Rampi*

*Orientador: Lidiane Espíndula*

*Curso: Arquitetura e Urbanismo Período: 9º*

*Área de Pesquisa: Urbanismo e Paisagismo*

**Resumo:** O crescimento urbano em cidades de pequeno porte tem, recentemente, se tornado alvo de pesquisas devido às transformações que esses espaços sofrem de forma espontânea. Das razões que impulsionam esse desenvolvimento despretencioso pode-se pontuar as ambições individualistas das gestões públicas e da população que, na maioria das vezes, não conhecem ou menosprezam desde as legislações municipais até as federais. Por esta razão, o presente estudo discorre sobre a postura das administrações públicas nos dias atuais ante as políticas públicas de planejamento urbano e a que possíveis consequências estão acometidas ao desvalorizar essas diretrizes. Para tais análises, foi estruturado um referencial teórico relativo ao tema da pesquisa, dispondo de estudos de caso, levantamentos em mapas, análises fotográficas e das legislações competentes e ainda visita *in loco* na cidade de Martins Soares-MG, objeto central da pesquisa, de forma a evidenciar sua estrutura e dinâmica urbana, identificando a satisfatoriedade da adoção ou não de planos para seu correto ordenamento territorial. Da avaliação das análises, constatou-se que, além da não implantação do Plano Diretor, o não cumprimento e a falta de fiscalização das legislações municipais já existentes resultou e pode ainda acentuar as inadequadas situações que a cidade apresenta.

**Palavras-chave:** Planejamento Urbano. Desenvolvimento Urbano. Pequenas Cidades. Políticas públicas.

## 1. INTRODUÇÃO

O conceito de Crescimento Urbano e Urbanização se estabelece com o aumento da população dentro de áreas urbanas e os processos que essa massa de habitantes se submetem para se desenvolverem dentro desse espaço (MIRANDA, 2006). Muitas vezes esse crescimento ocorre de forma descontrolada e algumas das possíveis causas pode ser a falha no planejamento prévio e a ausência de intervenções devido a priorização dos interesses individualistas, causados principalmente pelo acelerado crescimento nas regiões urbanas a partir do século XIX (FERREIRA, 2002).

Pesquisas tendem a direcionar o tema para grandes cidades, porém essas consequências também assolam pequenas cidades. De acordo com Sposito e Silva (2013) essa categoria de cidade chama a atenção de diversos moradores por teoricamente apresentarem aspectos de paz, refúgio e facilidade da condução de vida, princípios por vezes enganosos devido a falta de pesquisas para atestar esses dados. No entanto, ainda que existam, podem mudar rapidamente com a falha no planejamento urbano.

E é nesse cenário que Martins Soares entra como objeto de estudo. Município de pequeno porte no interior de Minas Gerais, está situado na microrregião de Manhuaçu, Zona da Mata. A cidade possui 7.173 habitantes e apresenta grande evolução desde sua emancipação em 1995 (IBGE, 2010). Porém, assim como a maioria das cidades pequenas e médias do interior do Brasil, o município vem crescendo de forma inadequada graças a falha no planejamento prévio, à lacunas nos planos de política urbana e do investimento em apenas alguns agentes sociais (FERREIRA, 2002).

Compreende-se, portanto, que devido aos agravantes supracitados, diversas e descontroladas transformações podem comprometer a urbanidade desses municípios, gerando espaços inativos, com falta de funcionalidade, má divisão do uso, segregação espacial, entre outros. Totalmente adverso a ideia de Lynch (1960/2006, p. 103), o qual afirma que “existem, contudo, funções fundamentais que podem ser expressas pelas formas de uma cidade: circulação, aproveitamento dos espaços mais importantes, pontos-chave focais”, os quais em harmonia atariam uma imagem de vitalidade da cidade.

A partir dessas informações, a cidade foi escolhida como objeto de estudo, pois demonstra grandes possibilidades de desenvolvimento urbano e socioeconômico. O intuito é promover pesquisas apoiadas em autores como Jane Jacobs (2011/1961), Kevin Lynch (2006/1960), Jan Gehl (2013), Eliseu Sposito (2013), entre outros, sobre análise da morfologia urbana de pequenas cidades e assimilar suas organizações socioespaciais de acordo com as legislações de organização urbana, utilizando de estudos de caso que se correlacionam com o perfil urbano da cidade-pesquisa, Martins Soares-MG. O objetivo é analisar os efeitos do cumprimento ou não das leis vigentes, da falta de fiscalização e da ausência do Plano Diretor no município.

Esse tipo de abordagem, poderá ser uma maneira de conscientizar e educar os habitantes, maiores beneficiados com essas iniciativas, bem como a administração dessas cidades em relação ao seu processo de crescimento.

## 2. O PLANEJAMENTO URBANO ANTE O CRESCIMENTO DE CIDADES DE PEQUENO PORTE E SUAS CONSEQUÊNCIAS

O desenvolvimento das cidades é um tema grandemente abordado nos estudos modernos, possuindo diversas áreas de análises e por esse motivo dá margem para explanações consistentes sobre o assunto. E falar sobre desenvolvimento de cidades de pequeno porte é, segundo Sposito e Silva (2013) entender que esses pequenos centros urbanos possuem suas singularidades e que sofrem incessantes transformações.

O processo de urbanização desses centros na atualidade é o ponto de referência para a compreensão do comportamento das cidades, o qual nem sempre acontece de forma saudável para o desenvolvimento das mesmas.

O poder público tem o dever de zelar pelos interesses da coletividade, assim sendo, é necessária a prática de políticas públicas como prevê o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) e a elaboração de planos referentes à organização urbana (FERREIRA, 2002). Dentre esses planos destacam-se o Plano Diretor, o Plano de Saneamento Básico, o Plano de Moradia, o Plano de Cultura e o Plano de Mobilidade, diretrizes que guiam o bom desdobramento do âmbito urbano e social (STEPHAN, 2017).

A não apresentação desses planos de gestão pode comprometer o ambiente urbano numa série de disfunções enquanto sua organização espacial sadia e sua vitalidade.

No que diz respeito à constituição espacial das cidades, ainda de acordo com Sposito e Silva (2013), a evolução dos centros urbanos pode ocorrer devido ao crescimento demográfico, geográfico, e nesse se engloba, na maioria das vezes, as ocupações indevidas e a segregação espacial, interesses particulares, valorização da matéria-prima local e principalmente a falha no planejamento urbano prévio por vezes em decorrência do crescimento espontâneo.

O Estatuto da Cidade apresenta os parâmetros para a organização das políticas urbanas. Ao que compete aos Dispositivos Constitucionais em seu artigo 30, inciso VIII, o Estatuto salienta que cumpre ao Município “promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” (BRASIL, 2004, p.12), o que implica na composição espacial das áreas urbanas.

Na esfera das pequenas cidades, algumas das explanações referentes à disposição do espaço urbano feitas por Sposito e Silva são que o contexto geográfico no qual o município está inserido interfere no seu crescimento. “Apesar de se encontrarem no patamar inferior das relações urbanas, apresentam-se (as pequenas cidades) como pontos de comunicação com outros centros urbanos” (SPOSITO E SILVA, 2013, p. 40). De acordo com os autores isso implica dizer que a proximidade dessas cidades à maiores centros pode ser uma das causas de seu crescimento demográfico, partindo da ideia de que muitos cidadãos preferem os aspectos de tranquilidade dos pequenos centros para configuração de moradia e a diversidade de trabalho dos centros de maior porte para produção capitalista.

Para mais, Mendes (2001) afirma que o processo de urbanização é uma série crescente e que em escala mundial a sociedade está se tornando cada vez mais urbana. 54,9 por cento da população mundial estarão vivendo nos centros urbanos em 2020, segundo pesquisa das Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2008). Esse crescimento urbano pode gerar reflexos socioespaciais negativos em cidades de pequeno porte, visto que essas apresentam perímetro urbano não muito extenso,

podendo ter seus espaços impropriamente ocupados por indivíduos e/ou grupos com interesses pessoais em terras (ocupações indevidas) e ainda o interesse da administração na arrecadação de impostos (IPTU - Imposto Predial Territorial Urbano e FPM – Fundo de Participação dos Municípios) (SPOSITO E SILVA, 2013).

Outro agravante do contexto geográfico é a segregação espacial que pode acontecer em qualquer tipo de cidade. Esse sistema é imposto pelos próprios moradores, quando ao supervalorizar seus imóveis acabam por atrair ao redor de si apenas parcelas de habitantes com características equiparadas à deles, constituindo um agrupamento “diferenciado” do restante da população. Conforme Roma (S/D, p.1) essa separação entre moradores e frequentadores de espaços urbanos é causada pela “distribuição da função residencial nas cidades que, na maioria das vezes, é determinada fortemente, embora não só, pelas políticas públicas realizadas no âmbito municipal”.

Já ao que é relativo a vitalidade das cidades, o artigo 182 do Estatuto intenta sobre “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (BRASIL, 2001, p.12). É essencial analisar como o desenvolvimento despretensioso pode influenciar o uso dos espaços de vivência urbana, a circulação dos habitantes e as medidas que venham a ser implantadas pela administração.

Atualmente, as cidades apresentam cada vez mais ambientes ociosos, espaços que visam o lucro individualista, carros e seus afins, descontinuidade do tecido urbano, precariedade na mobilidade urbana, e cada vez menos áreas de convívio social, áreas verdes, elo entre os diferentes usos, entre outros. O bem-estar da população como comunidade está em última instância.

Neste sentido, vias arteriais são vistas como elementos destrutivos, pois para dar lugar à elas, na maioria das vezes a circulação de pedestre é menosprezada (JACOBS, 2011/1961), vazios urbanos podem configurar ambientes inseguros (MASCARÓ, 2005), uma cidade pensada somente para carros, onde não apresenta espaços de convívio social e áreas verdes torna-se vazia e sem vida (GEHL, 2013), sem infraestrutura conveniente não há relações físicas entre pessoas e bens de serviço (MENDES, 2001).

Diante das especificações salientadas pelo Estatuto da Cidade, como fica a ação do Plano Diretor como ferramenta para o planejamento nessas pequenas cidades?

O Plano Diretor é apontado pela Constituição como objeto municipal de organização urbana (BRASIL, 1988). Porém e, infelizmente, esse componente do planejamento urbano se depara com legislações imprecisas e com um conjunto de objeções para ser implementado nas cidades de pequeno porte, pois exigem a cooperação da população e das administrações locais, muitas vezes influenciadas por interesses políticos (STEPHAN, 2017).

Assim como Sposito e Silva (2013), Stephan (2017) discursa sobre a implantação do Plano Diretor em pequenas cidades, que segundo o Estatuto da Cidade não se faz obrigatório quando a população é inferior a 20 mil habitantes. Esse posicionamento pode alimentar o descaso das administrações municipais e contribuir para o crescimento desigual e precário dessas cidades, visando apenas a satisfação de uma pequena parte destas.

Com efeito, Plano Diretor, com a abrangência que vem sendo apregoada por muitos acadêmicos, assusta a maioria de nossos prefeitos, que nele vêem um indesejável constrangimento à sua atuação. [...] A elite econômica brasileira – no caso representada pelos interesses imobiliários – não quer

saber de plano diretor, pois ele representa uma oportunidade para debater os ditos “problemas urbanos” que ela prefere ignorar. [...] Nada que seja aplicável. (VILLAÇA, 2005, p. 240 e 241).

Além disso, essa classificação para exigência do Plano Diretor abre margem para um crescimento espontâneo desordenado das cidades de pequeno porte. Cidades que possuem 20 mil habitantes residentes no centro urbano já possuem dinâmica suficiente para perda do controle de um desenvolvimento ordenado. Aliás, com números de habitantes inferiores a esse os municípios já apresentam necessidades básicas de planejamento para seu pleno desdobramento, como será exemplificado no próximo tópico, que se não amparadas pelas regulamentações urbanas podem resultar nas diversas dinâmicas explanadas anteriormente e ainda no que Ferreira (2002) aponta como “inversão de prioridades”, quando há investimento em apenas alguns agentes sociais, que nem sempre apresentam estimada necessidade.

## 2.1. ESTUDOS DE CASO

Para melhor entendimento de como as políticas de planejamento urbano funcionam e como interferem na organização das cidades de pequeno porte enquanto espaço físico e na sua vivacidade, esse item apresenta duas cidades como modelo de estudo do tema. Areal e Presidente Castelo Branco são exemplos de cidades de pequeno porte que não implantaram e implantaram, respectivamente, o Plano Diretor às suas legislações municipais.

Areal, localizada no estado do Rio de Janeiro, é uma cidade de 11.423 habitantes (IBGE, 2010). O povoado surgiu por meio da história do feudalismo, após os senhores de terra doarem suas terras para seus escravos em 1888. Posteriormente recebeu o título de distrito e somente em 10 de abril de 1992 foi emancipado (AREAL, 2017).

A cidade é banhada pelos rios Preto e Piabanga e possui grande área verde em suas limitações (figura 1). Apesar dessas potencialidades, Areal, assim como muitas pequenas cidades do Brasil, não possui planejamento urbano prévio, podendo resultar no incorreto uso dessas áreas potenciais com a probabilidade de danos irreparáveis.

A exemplo do mau uso desses locais em potencial destaca-se as ocupações de rios. Uma das áreas ocupadas indevidamente em razão da frenética urbanização sem planificação nos tempos atuais são os leitos dos rios, que por vezes podem causar problemas urbanos como enchentes (POLI, 2013) e a poluição. De acordo com o relatório do Plano Municipal de Saneamento Básico de Areal, 60% da população são ribeirinhos, vivendo nas áreas de risco do município. Poucas são as fossas sépticas existentes na área urbana, consequentemente a maior parte do esgoto é lançado *in natura* nos rios que banham a cidade. Das duas estações de tratamento existentes, uma não apresenta bom estado de conservação, comprometendo ainda mais a qualidade das águas (AREAL, 2014).

FIGURA 1 – Vista parcial aérea de Areal-RJ



Fonte: Google, 2018. Marcações da autora.

O que se observa na área da cidade (figura 2) são ocupações, em sua maioria residencial, nas áreas ribeirinhas da cidade. Segundo Lazarini (2012), a cidade de Areal apresenta grande risco de alagamento no período de fortes chuvas, já tendo ocorrido uma enchente (figura 3) em 2001 que destruiu 70% da área do município. Após a enchente foi previsto a construção de muros de contenção (figura 4) nos pontos críticos da cidade e casas à várias famílias arealenses atingidas, através de recursos estaduais.

Outras adversidades advindas da ausência de planejamento urbano no município de Areal são o percentual de urbanização de vias públicas, sendo apenas 50% (IBGE, 2010), a precariedade das calçadas e do acesso a elas causado pelo grande número de estacionamentos, o que dificulta a mobilidade da população (figura 5).

FIGURA 2 – Ocupações das margens do Rio Piabanha, Areal-RJ



Fonte: Google View, 2015

FIGURA 3 – Inundação do Centro de Areal- RJ em 2001



Fonte: Lazarini, 2012

FIGURA 4 – Muro de contenção no Rio Piabanha



Fonte: Corrêa, 2016

FIGURA 5 – Calçadas com acesso restrito pelos estacionamentos



Fonte: Google View, 2015

Todavia, há de se salientar a presença de uma área de convívio social (figura 6) localizada no centro da cidade, que conta com a presença de áreas de lazer e de acesso à transportes para a mobilidade urbana local e equipamentos urbanos essenciais para a dinâmica da cidade.

FIGURA 6 – Praça Presidente Castelo Branco



Fonte: Google View, 2015

A partir do que foi exemplificado constata-se que há funções imprescindíveis para atar a vitalidade da cidade (Lynch, 2006/1960). Para Gehl (2013), a cidade se torna mais humana ao se fazer relação entre a diversidade e a identidade da mesma.

A principal responsabilidade do urbanismo e do planejamento urbano é desenvolver – na medida em que a política e a ação pública o permitam – cidades que sejam um lugar conveniente para que essa grande variedade de planos, ideias e oportunidades extra-oficiais floresça, juntamente com o florescimento dos empreendimentos públicos. (JACOBS, 2011/1961, p. 267)

Para o outro extremo, Presidente Castelo Branco é uma pequena cidade do estado do Paraná com 4.784 habitantes. Foi inscrita como município em 1964, entretanto, nessa data já apresentava planejamento territorial, implantado quando ainda era apenas uma área patrimonial (PRESIDENTE CASTELO BRANCO, 2018). O Plano Diretor foi instituído na cidade pela Lei Complementar Municipal nº 02/2006, de 20 de dezembro de 2006, com o intuito de definir “princípios, objetivos, estratégias e instrumentos para a realização de ações de Planejamento Municipal” (PRESIDENTE CASTELO BRANCO, 2006, p.1).

O que se observa no mapa do centro urbano do município de Presidente Castelo Branco (figura 6) são as etapas de crescimento da cidade, que se deu de forma organizada antes e depois da implantação do Plano Diretor em 2006, apresentando uma malha urbana articulada e padronizada, os marcos referenciais e as principais vias de ligação. Nota-se conexões simples que trazem dinâmica como o cruzamento das vias com a Rua Perimetral Tancredo Neves que corta a cidade, e a relação que alguns equipamentos urbanos mantêm com seu entorno.

FIGURA 6 – Mapa Centro, Presidente Castelo Branco, PR



Fonte: Teixeira et al., 2009. Adaptado pela autora.

O Plano Diretor da cidade prevê que loteamentos a serem implantados na cidade devem possuir infraestruturas básicas como rede de água tratada, energia elétrica, iluminação pública, pavimentação, arborização, entre outros. Uma vez implantado, as edificações devem seguir parâmetros de ocupação como afastamentos mínimos, altura máxima da edificação, taxa de ocupação e de permeabilidade do solo, entre outros. Para empreendimentos considerados geradores de impacto deverão ser feitos Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) para viabilização dos mesmos (PRESIDENTE CASTELO BRANCO, 2006).

Na presença de Zonas de Interesse Social (ZEIS), é necessário a presença de equipamentos urbanos comunitários como escolas e postos de saúde a até 500m de distância garantindo o atendimento da população residente e proporcionando

integração dessas zonas ao contexto espacial da cidade. Ainda, para essas zonas, objetiva-se extinguir áreas de risco provenientes das ocupações ilegais (PRESIDENTE CASTELO BRANCO, 2006).

Algumas das consequências desse planejamento são observadas nas figuras 7 e 8, onde vê-se a conexão das vias e sua amplitude para o bom desdobramento do trânsito, padronização da altura dos pavimentos, a arborização das ruas (esta, segundo dados do IBGE (2010) se faz presente em 99,4% da cidade) e equipamentos urbanos que oferecem sociabilidade ao longo da cidade.

FIGURA 7 – Cruzamento Av. Euclídes Faccin e R. Ver. Nelson Faccin



Fonte: Google View, 2012. Adaptado pela autora.

FIGURA 8 – Aspectos e elementos estruturadores da cidade



Fonte: Google View, 2012. Adaptado pela autora.

Todavia, mesmo possuindo planejamento urbano, ainda é possível observar falhas na consolidação dessas diretrizes. Um dos aspectos não satisfatórios identificados no levantamento fotográfico da cidade em questão, são que em algumas partes do município as calçadas e vias (figura 9) não estão em condições favoráveis para a boa mobilidade da população, colaborando para a razoável margem de 74,3% de urbanização de vias públicas apresentado pelo censo do IBGE (2010).

FIGURA 9 – Precariedade das calçadas e vias



Fonte: Google View, 2012. Adaptado pela autora.

Acerca do que foi demonstrado, conclui-se que a desobrigatoriedade do Plano Diretor e a depreciação das políticas públicas em cidades com menos de 20 mil habitantes atribui às administrações públicas o poder de decisão pela sociedade acerca de seus direitos urbanísticos básicos (SOARES, S/D). Essa conduta, geralmente pode configurar o crescimento espontâneo e/ou a consolidação de interesses exclusivos, ou conceber uma boa disposição urbana, quando não entendida como obrigação e sim como necessidade, como visto nas exemplificações.

## 2.2. METODOLOGIA

O presente estudo possui natureza aplicada, que por meio de levantamento bibliográfico para a construção do referencial teórico, analisou-se o posicionamento de cidades pequenas ante a implementação dos planos de políticas públicas.

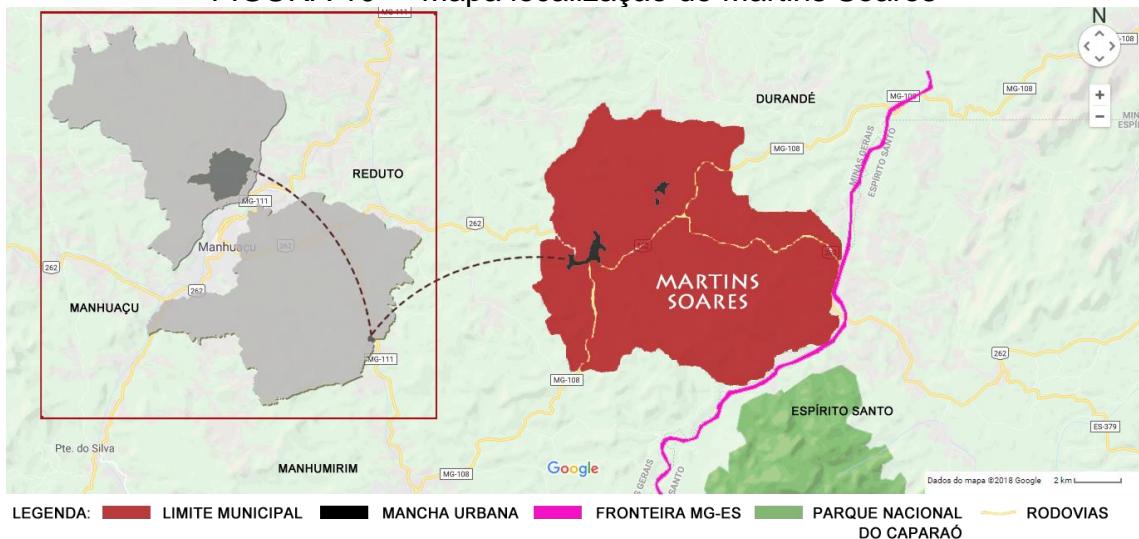
Manteve-se um paralelo dessas análises com a apresentação de pesquisa documental, com informações obtidas *in loco* na cidade de Martins Soares-MG, constando de estudos da infraestrutura urbana e desenvolvimento histórico e comportamental municipal. Mediante estudos da legislação, levantamento de fotografias e por meio de registros em mapas aéreos, observando também os princípios éticos e apresentando o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido aos sujeitos pesquisa, busca-se aproximar da problemática da cidade, a fim de analisar sua conduta diante de seu crescimento e identificar se a ausência do Plano Diretor e de medidas de fiscalização afetam positiva ou negativamente seu desenvolvimento.

## 3. ANÁLISE DE DADOS E DISCUSSÃO

A cidade de Martins Soares é uma pequena cidade mineira de 7.173 habitantes pertencente à microrregião de Manhuaçu, Zona da Mata (IBGE, 2013). Localiza-se às margens da BR-262 (figura 10), nas proximidades da fronteira entre os estados de Minas Gerais e Espírito Santo. Devido à sua localização o município está em rota de diferentes tipos de viajantes sendo alvo de muitos visitantes, também devido a aproximação que possui do Parque Nacional do Caparaó, principal destino turístico da microrregião.

Suas origens, de acordo com Motta (1996), datam de 1895, quando uma família comprou do Estado uma vasta gleba. Pouco tempo depois, foi doada uma área dessa gleba para a implantação de uma capela em homenagem à Nossa Senhora Mãe dos Homens, dando início à afluência de novas famílias e à visitação do local, que, devido à essa última, foi intitulado Pouso Alegre.

FIGURA 10 – Mapa localização de Martins Soares



Fonte: Google, 2018. Adaptado pela autora.

Em 1948, o município passa a ser distrito da cidade de Manhumirim e recebe o nome de Martins Soares em honra à uma das figuras políticas da época. Porém, somente em 22 de outubro de 1995 é elevado a município, constando aproximadamente 6.500 habitantes e 433 moradias dentro da sede da cidade (MOTTA, 1996).

Recém-formada, Martins Soares apresenta grande evolução desde sua emancipação. Muito de seu desenvolvimento está condicionado ao cultivo e comercialização do café, matéria-prima que garante a dinâmica econômica e a configuração de moradia da cidade. Além da área urbana, a comunidade possui 10 aglomerações rurais, sendo uma delas o distrito da cidade, localizado a 5,8km da sede. Em pesquisa feita pelo IBGE (2013), do seu número total de habitantes, 4.246 municíipes vivem na zona rural e apenas 2.927 moram na área urbana, isto é, mais da metade da população vive na zona rural da cidade. Ademais, foram constatados 961 domicílios na área urbana, o que revela um crescimento de 60,9% da densidade demográfica no município se comparado aos números de sua emancipação.

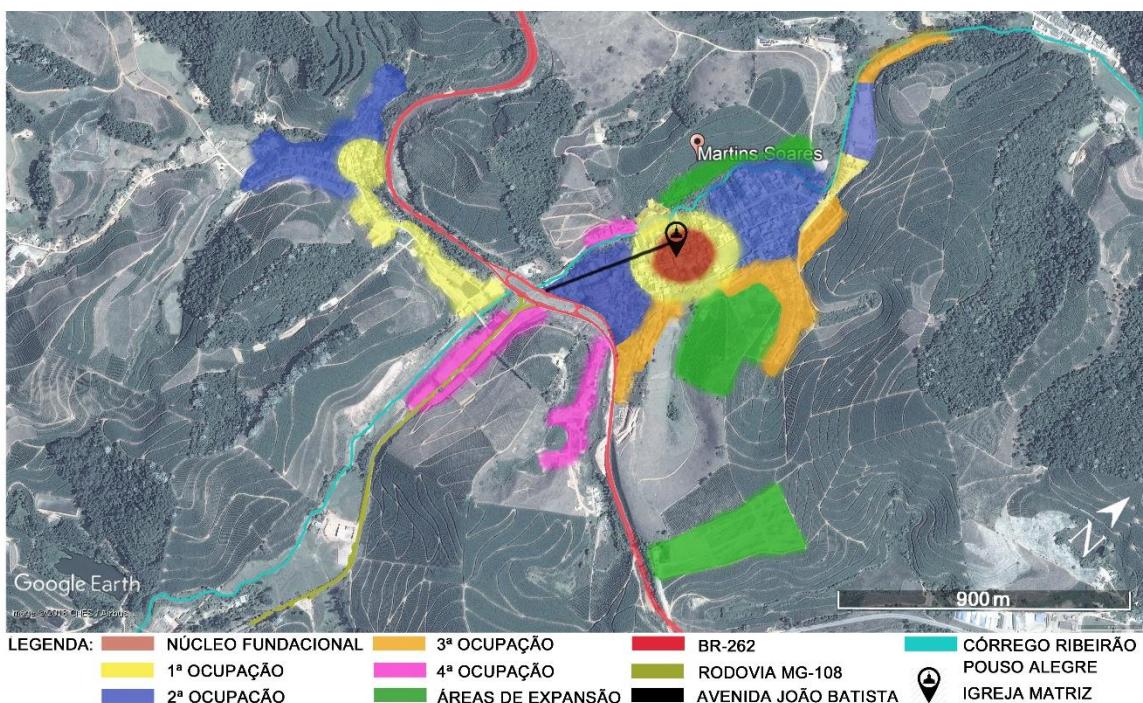
No que diz respeito a área urbana e seu crescimento, Martins Soares não apresenta planejamento prévio para seu desenvolvimento. O núcleo fundacional da cidade, onde situa-se a Igreja Matriz Nossa Senhora Mãe dos Homens, principal edificação de origem da cidade, é o limiar que marca a expansão territorial municipal. Sua via principal, Avenida João Batista, faz a ligação do centro com a BR-262, abrindo caminho para as ampliações da cidade.

Devido à sua relevante participação no município como vereador na legislatura 2005-2008, munícipe que por anos prestou assessoria ao gabinete da administração de Martins Soares e também participante da Comissão Municipal de Geografia e Estatística, Jores Nazar Dutra foi entrevistado para dar embasamento à pesquisa. Com sua permissividade e pela assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE; em anexo), o mesmo, apoiado à análises de fotografias antigas e às legislações municipais vigentes, discorreu sobre o processo de ocupação da cidade, desde seus primórdios, resultando no mapa da figura 11.

Logo, o que se observa na figura 11, são que as primeiras etapas de crescimento aconteceram nas proximidades do centro e dos elementos estruturadores da cidade, como a BR-262 e o Córrego Ribeirão Pouso Alegre. Após

o preenchimento dessas áreas, locais mais afastados e com declividades mais acentuadas passaram a ser alvo das ocupações.

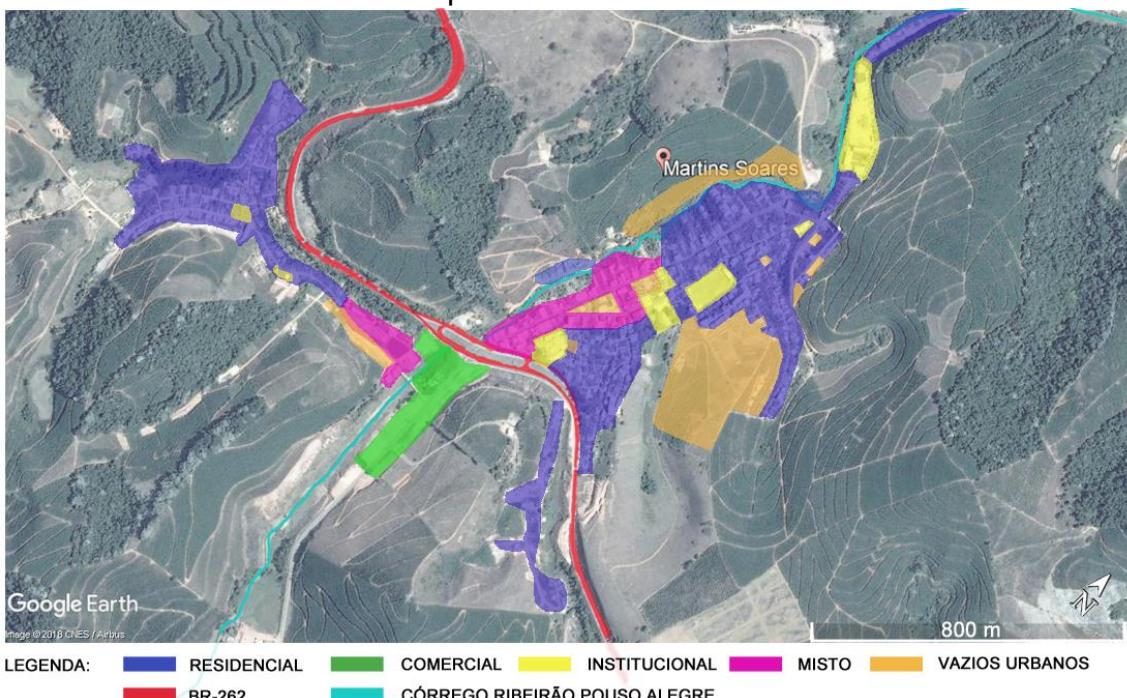
FIGURA 11 – Mapa da ocupação de Martins Soares



Fonte: Google Earth, 2018. Informações da autora.

O centro fundacional da cidade é de uso misto, contando com a mescla entre uso residencial, comercial e institucional (figura 12). Exceto a área de origem da cidade e a área às margens da BR-262, predomina-se no restante do território urbano áreas residenciais.

FIGURA 12 – Mapa de Uso do Solo de Martins Soares

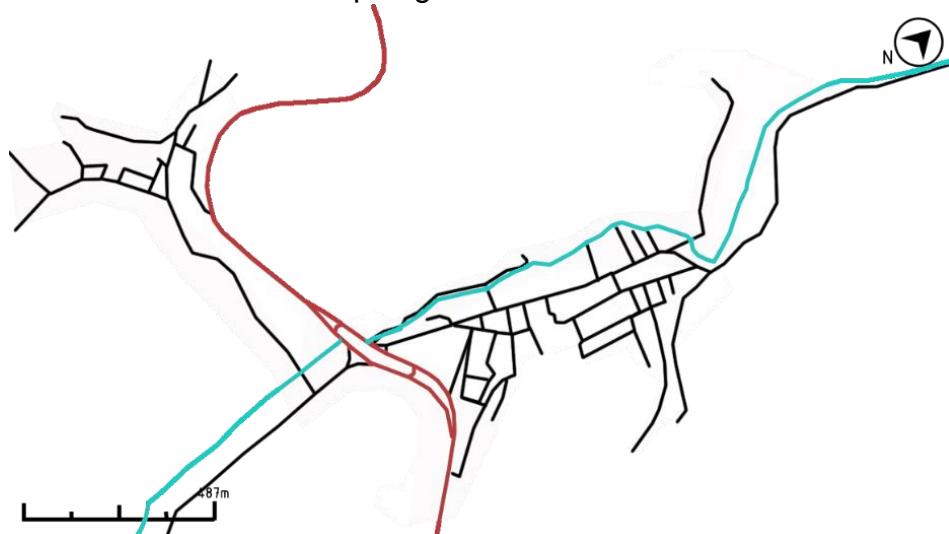


Fonte: Google Earth, 2018. Informações da autora.

Análises sobre a configuração dos assentamentos da população nos centros urbanos, denominado Morfologia Urbana, ajudam a compreender o espaço físico das cidades. Os mapas seguintes, baseados na metodologia figura-fundo de Del Rio (1990), mostram como os espaços, na cidade de Martins Soares, estão ocupados e a relação que mantém com as vias e os acessos urbanos.

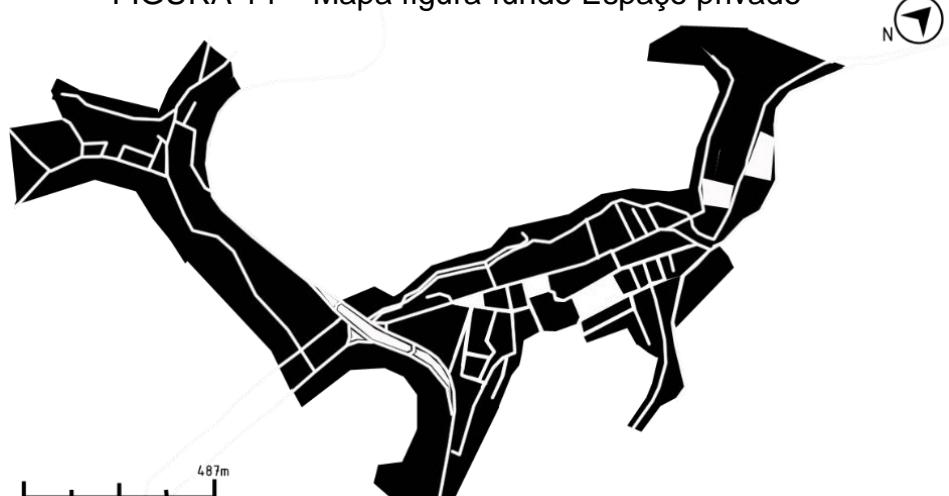
O mapa da malha viária do município (figura 13) exibe os traçados irregulares e ociosos que seguiram o perfil do parcelamento assimétrico do solo, não contribuindo para a dinâmica do trânsito e a articulação entre as quadras. Percebe-se que os elementos que limitam a área urbana (córrego em azul e a BR em vermelho) também foram referência para a configuração do traço viário, sendo dispostos paralelamente à esses elementos. Já o mapa de espaço privado (figura 14) demonstra a predominância dessa categoria de assentamento na extensão da cidade em relação aos espaços públicos, consequentemente a falta de áreas de convívio social, que, como mencionado anteriormente, são essenciais para a vivacidade do âmbito urbano e também a falta de similaridade das quadras.

FIGURA 13 – Mapa figura-fundo Malha Viária



Fonte: A autora, 2018.

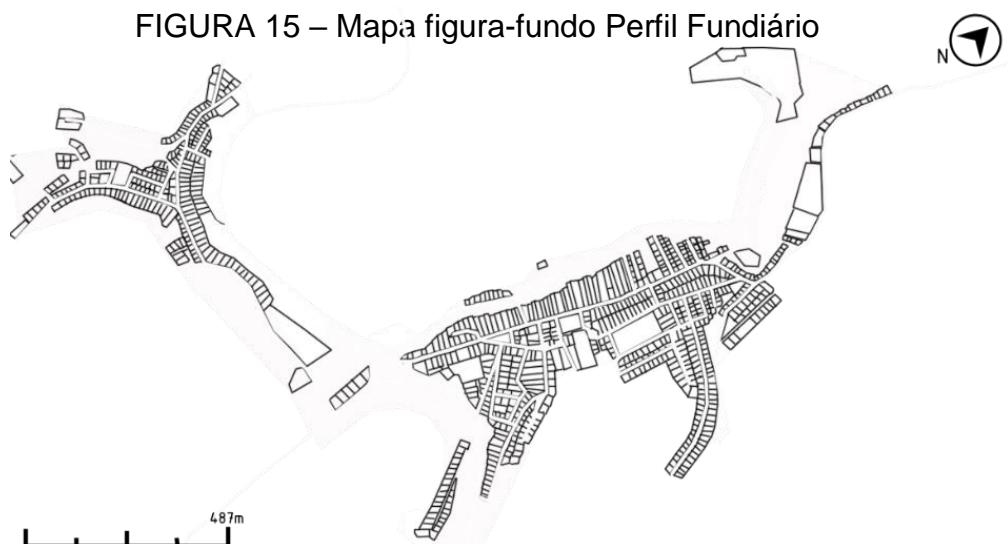
FIGURA 14 – Mapa figura-fundo Espaço privado



Fonte: A autora, 2018.

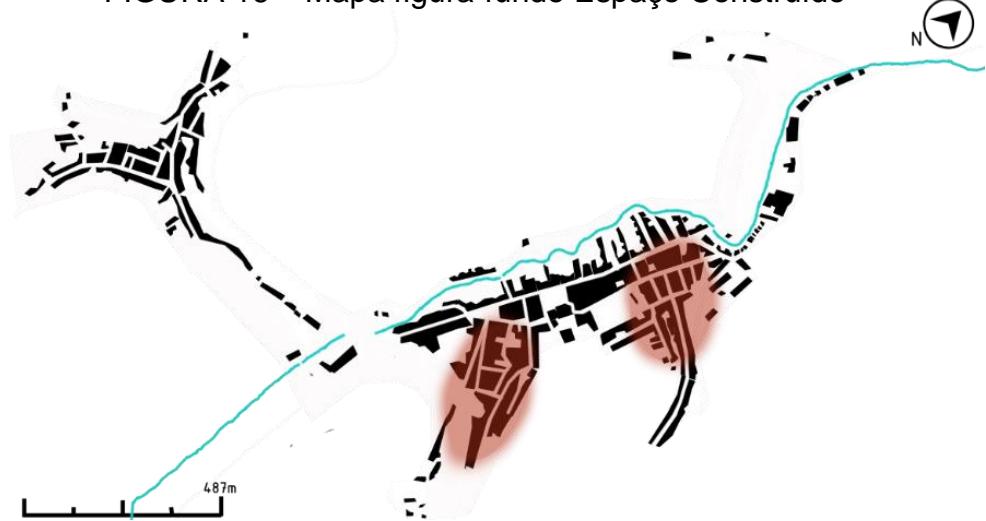
Condicionado a estes apresenta-se o mapa do perfil fundiário (figura 15) o qual apresenta lotes de dimensões similares por quadra, porém distintos do restante da cidade; os maiores lotes, de modo geral, são de uso institucional; lotes residenciais são visualmente regulares, e os de maiores dimensões se encontram no centro da cidade. Por fim, o mapa de espaços construídos (figura 16) evidencia as partes mais adensadas da cidade (em vermelho no mapa). Este, quando analisado junto ao mapa de expansão da cidade (figura 11) revela que as áreas de maior aglomeração são, eventualmente, as áreas posteriormente ocupadas. Nota-se a unificação da marcação (em preto) em razão da ausência de legislação para garantir os afastamentos frontais e laterais, motivo que leva algumas quadras nas proximidades do centro da cidade possuírem seu espaço totalmente ocupado.

FIGURA 15 – Mapa figura-fundo Perfil Fundiário



Fonte: A autora, 2018.

FIGURA 16 – Mapa figura-fundo Espaço Construído



Fonte: A autora, 2018.

Assim, mesmo não possuindo Plano Diretor para nortear seu desenvolvimento, o município conta com a Lei Orgânica, lei indispensável para a criação de qualquer município, e com legislações como Código de Postura e Políticas de Acessibilidade, que trazem alguns parâmetros para o bom ordenamento

urbano. Porém, e não fugindo à realidade da maioria das cidades, ainda que existam essas legislações, não são cumpridas integralmente.

A Lei Orgânica do município de Martins Soares discorre sobre algumas diretrizes que assistiriam alguns elementos de crescimento. Em seu artigo 9º, inciso VIII, é citada a promoção do planejamento e ordenamento territorial para o município (MARTINS SOARES, 2012). Todavia, a realidade vivenciada pela cidade é completamente diferente. Fica claro, a partir dos levantamentos já expostos, que a cidade evoluiu sem análise de seus elementos e sem orientação, atendendo ambições particulares.

Alguns loteamentos na cidade são estabelecidos sem prévias da lei. Segundo Maria Pechada Dutra Correa (com Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado pela mesma; em anexo), dona de um dos loteamentos na 3ª área de expansão da cidade, o projeto de seu loteamento data de 2006 (em anexo), porém, somente em 2012 foi sancionada uma lei que autorizou a administração municipal a prestar serviços de infraestrutura em seu sítio (Lei Municipal 643, de 03 de janeiro de 2012). Embora exista, o município não prestou os serviços descritos na lei em sua totalidade, deixando para a proprietária a incumbência de finalizar os serviços de infraestrutura (iluminação e esgoto) na área. Além disso, desde a data de promulgação da lei até os dias atuais, áreas do loteamento destinadas à prefeitura local não foram utilizadas, sendo reconhecidas como vazios urbanos na figura 11.

O Código de Postura da cidade (Lei Complementar nº 071, de 03 de março de 2015), discursa acerca de “Nenhuma construção, reconstrução, demolição ou reforma de prédio poderá ser executada sem prévia licença da Prefeitura, requerida pelo interessado” (MARTINS SOARES, 2015, p. 34). Seja no instante da análise projetual ou na etapa construtiva, novas edificações são construídas sem vistas da prefeitura ou qualquer tipo de fiscalização. Esse tipo de postura pode trazer diversos impasses para as condições de uso das edificações, sendo uma delas prevista no artigo 9º, inciso XVII da Lei Orgânica da cidade, a qual infere sobre a interdição de edificações em situações insalubres<sup>1</sup> (MARTINS SOARES, 2012). Hoje na cidade, é grande o número de edificações erguidas nas limitações dos lotes com projeções para as calçadas e ruas, ou até mesmo construções conhecidas como “parede-méia” (figura 17), isto é, quando uma parede é comum à duas construções distintas.

Já quanto aos espaços públicos e sua acessibilidade, nota-se a deficiência na maior parte dos passeios para circulação, devido a alguns fatores como dimensões, condições físicas e obstáculos impostos pela população. Grande parte das calçadas da cidade não possuem 1,50m (um metro e meio) livre para o trânsito de pedestres (figura 18), ou nem mesmo os 75% da largura, se tratando de calçadas com medida inferior a 2,00m, como descritos no artigo 36º do Código de Postura Municipal. Quando possuem a largura necessária, esses espaços são, por vezes, utilizados pelos comerciantes para colocação de mesas, cadeiras e estruturas para comercialização de produtos agrícolas (figura 19), quando para isto, o passeios deveriam ter não apenas 2,00 e sim 3,00m de largura como também esperado pelo Código de Postura (MARTINS SOARES, 2015).

---

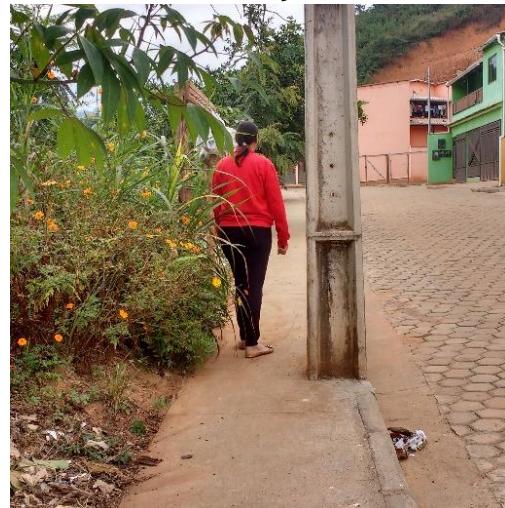
<sup>1</sup> Situações insalubres: Condições prejudiciais à saúde das pessoas. Na arquitetura a falta de ventilação e iluminação natural são alguns dos critérios para classificar essa situação.

FIGURA 17 – Casas parede-meia



Fonte: A autora, 2018

FIGURA 18 – Calçadas estreitas



Fonte: A autora, 2018

Ainda se tratando da transitabilidade das calçadas, é exigido pela Política de Acessibilidade Municipal (Lei nº 648, de 04 de abril de 2012) que nenhum tipo de elemento vertical de sinalização se apresente como obstáculo, prejudicando a passagem dos pedestres (MARTINS SOARES, 2012). Em alguns pontos da cidade é possível encontrar postes (figura 20) e sinalizações de trânsito que dificultam o deslocamento da população nos passeios, além de muitos desses apresentarem péssimas condições de tráfego pela ausência de manutenção da administração pública.

FIGURA 19 – Caixotes de feira ocupando passeio



Fonte: A autora, 2018

FIGURA 20 – Poste como obstáculo do passeio



Fonte: A autora, 2018

No que diz respeito ao meio ambiente e as estruturas verdes, o IBGE (2012) indica que 26,6% das vias públicas da cidade são arborizadas. Todavia, além de baixa essa porcentagem não se refere, de forma integral, a arborização ao longo do município (quase inexistente), e sim, em grande parte às praças locadas mais ao centro da comunidade e aos fundos dos lotes residenciais (figura 21).

Localizada no núcleo fundacional, a Praça José Emerick Sobrinho é um dos marcos da cidade de Martins Soares. A praça sofreu duas intervenções (figura 22) desde sua criação, nos primórdios do município, até 2007.

FIGURA 21 – Ausência de arborização das vias



Fonte: Martins Soares, 2017

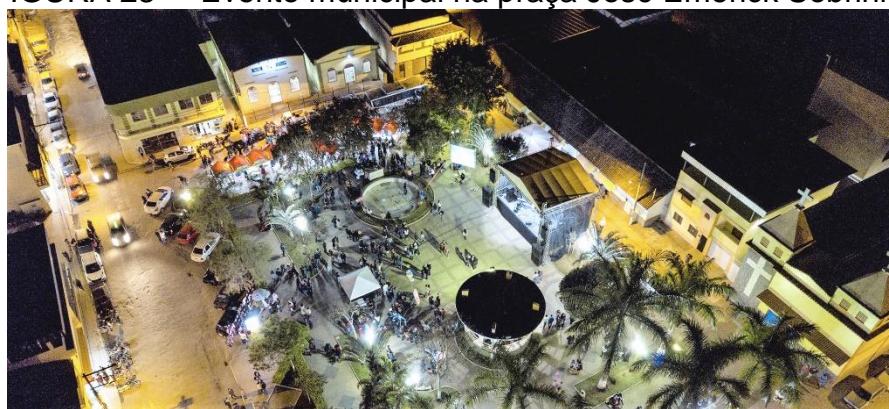
A primeira intervenção foi justificada pela problemática causada pelas raízes do grande número de árvores da espécie *Ficus* às vias públicas. Já a segunda intervenção, se deu por motivos de falta de sombreamento e estética. Hoje a praça é o principal ponto de encontro da população martinsoarense, abrigando eventos municipais (figura 23) sendo um dos poucos locais de convívio social.

FIGURA 22 – Intervenções na praça José Emerick Sobrinho



Fonte: Martins Soares, 2018. Adaptado pela autora.

FIGURA 23 – Evento municipal na praça José Emerick Sobrinho



Fonte: Martins Soares, 2017.

Para além no campo ambiental, uma das preocupações da Lei Orgânica municipal é proteger o meio ambiente (MARTINS SOARES, 2012). Atualmente, o esgotamento sanitário municipal é precário, sendo quase todo lançado no Córrego Ribeirão Pouso Alegre (figura 24), provocando, portanto, a degradação da qualidade das águas, contaminação do solo, doenças e aspectos desagradáveis como mau cheiro e poluição visual. O relatório do Plano Municipal de Saneamento Básico da cidade (MARTINS SOARES, 2014) apresenta a adoção de fossas sépticas como uma ação contingente, porém, e mais uma vez, essa medida não é aplicada no

município, permanecendo o escoamento no recurso hídrico. Para mais, tem-se também a ocupação das áreas ribeirinhas (figura 25), que existem desconsiderando as lesgilações ambientais, municipais e federais.

FIGURA 24 – Esgoto liberado no Córrego Ribeirão Pouso Alegre



Fonte: A autora, 2018.

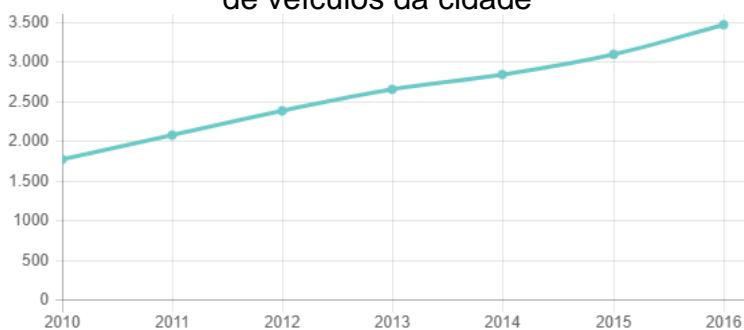
FIGURA 25 – Edificação nas margens do córrego



Fonte: A autora, 2018.

Outro agravante da mobilidade urbana no município de Martins Soares é a supervalorização dos carros. Jacobs afirma que “[...] todos os que prezam as cidades estão incomodados com os automóveis” (JACOBS, 2011/1961, p. 377). Segundo o gráfico 01, entre 2010 e 2016 houve um crescimento de 49,1% da frota de veículos no município. As vias municipais são tomadas pelos estacionamentos (figura 26) que em algumas situações impedem o ingresso dos pedestres às calçadas. Essa realidade não é justificável em Martins Soares, uma vez que a extensão territorial da sede do município é pequena e a maior parte da área central é plana ou com leves declividades, possibilitando o deslocamento a pé ou de bicicletas, já utilizado por uma parcela da população.

GRÁFICO 01 – Gráfico do crescimento da frota de veículos da cidade



Fonte: IBGE, 2014.

FIGURA 26 – Veículos estacionados na avenida principal



Fonte: A autora, 2018.

Fica notório, portanto, que a cidade não se desenvolve de forma organizada, e que mesmo possuindo algumas legislações norteadoras, essas são ignoradas não somente pela administração, quando do seu não cumprimento e fiscalização, mas também por parte da população que as desconsidera por ignorância ou mesmo por descaso.

## 4. CONCLUSÃO

Conclui-se, portanto, que o planejamento urbano se faz essencial em qualquer município e que a não obrigatoriedade do Plano Diretor e consequentemente das leis complementares (Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras, Parcelamento do Solo, entre outras) em cidades de pequeno porte é uma das lacunas para o crescimento espontâneo e hiperativo na maioria dessa tipologia de cidades.

Ao integrar essas legislações, cidades de pequeno porte podem apresentar traços de um adequado crescimento como a boa conexão das vias, a presença de equipamentos urbanos, arborização urbana, padronização das quadras, entre outros, como a cidade de Presidente Castelo Branco-PR, anteriormente considerada. Porém e infelizmente, o caso de Martins Soares-MG e de Areal-RJ é a realidade a que a massa de pequenas cidades brasileiras se submete ao desconsiderar uma série de legislações para planificação urbana e/ou ao desvalorizar estas principalmente pela falta de fiscalização.

Em virtude disso, cria-se uma cultura errônea de que tudo é lícito no âmbito urbano. E essa postura pode e dá espaço para o comodismo das administrações públicas de cidades pequenas, que no futuro poderão alcançar e/ou ultrapassar a marca dos 20 mil habitantes podendo apresentar condições espaciais muitas vezes irreversíveis.

## 5. REFERÊNCIAS

**AREAL.** Prefeitura Municipal. História do Município; Dados Gerais. Disponível em: <<http://areal.rj.gov.br/>>. Acesso em: 17 abril 2018.

**BRASIL.** **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. 2. ed. atual. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2001.

**BRASIL.** Constituição (1988). **Constituição [da] República Federativa do Brasil.** Brasília: Senado Federal, 1988.

**CORRÊA, A.** Moradores de Areal são beneficiados com obras do INEA. **AndréCorrêa**, Rio de Janeiro, fev. 2016. Realizações, p. 1. Disponível em: <<https://www.andrecorrea.com.br/realizacoes/secretario/moradores-de-areal-sao-beneficiados-com-obra-do-inea>>. Acesso em: 20 abril. 2018.

**FERREIRA, J. S. W.** **Apostila didática: alguns elementos de reflexão sobre conceitos básicos de planejamento urbano e urbanoregional.** Universidade de Taubaté. São Paulo, jul. 2002. Disponível em: <[http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j\\_whitaker/aposplan.html](http://www.fau.usp.br/docentes/deprojeto/j_whitaker/aposplan.html)>. Acesso em: 20 mar. 2018.

**GEHL, Jan.** **Cidades para Pessoas.** Tradução de Anita Di Marco. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2013.

**GOOGLE.** **Google View.** 2018. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps>>. Acesso em: 21 abril 2018.

GOOGLE. **Google Earth Pro.** Versão 1.3.33.7. 2015. Disponível em: <<https://www.google.com.br/intl/pt-BR/earth/download/gep/agree.html>>. Acesso em: 05 maio 2018.

IBGE. **Minas Gerais. Martins Soares.** 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/martins-soares/panorama>. Acesso em: 23 mar. 2018.

IBGE. **Rio de Janeiro. Areal.** 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/areal/panorama>>. Acesso em: 17 abril 2018.

IBGE. **Paraná. Presidente Castelo Branco.** 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/presidente-castelo-branco/panorama>>. Acesso em: 17 abril 2018.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3.<sup>a</sup> ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2011 (Original publicado em 1961).

MASCARÓ, Juan L.; YOSHINAGA, Mário. **Infraestrutura urbana.** Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

LAZARINI, L. Risco de enchentes e desastres naturais volta a preocupar moradores da região; Tragédia em Areal completa 1 ano. **WordPress**, Rio de Janeiro, nov. 2012. Enchentes, p. 1. Disponível em: <<https://luanalazarini.wordpress.com/tag/enchente/>>. Acesso em: 20 abril. 2018.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** 3.<sup>a</sup> ed. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 2006 (Original publicado em 1960).

MENDES, J. F. G. **O futuro das cidades.** Minerva Coimbra, 2011.

MIRANDA, Â. T. Urbanização do Brasil: Consequências e características das cidades. **UOL**, São Paulo, jun. 2006. Educação, p. 1. Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/geografia/urbanizacao-do-brasil-consequencias-e-caracteristicas-das-cidades.htm>>. Acesso em: 20 mar. 2018.

POLI, C. M. B. **As Causas e as Formas de Prevenção Sustentáveis das Enchentes Urbanas.** Seminário Nacional de Construções Sustentáveis, 7-8 novembro 2013, Passo Fundo, RS. Disponível em <<https://www.imed.edu.br/Uploads/As%20causas%20e%20as%20formas%20de%20preven%C3%A7%C3%A3o%20sustent%C3%A1veis%20das%20enchentes%20urbanas.pdf>>. Acesso em 16 abril 2018.

**PRESIDENTE CASTELO BRANCO.** Prefeitura Municipal. História do Município. Disponível em: <<http://presidentecastelobranco.pr.gov.br/index.php?sessao=b054603368ncb0&id=1435>>. Acesso em: 17 abril 2018.

**PRESIDENTE CASTELO BRANCO.** Prefeitura Municipal. Lei Complementar nº 02/2006, de 20 de dezembro de 2006. Institui o Plano Diretor de Presidente Castelo Branco. Disponível em:

<[http://www.ingadigital.com.br/transparencia/?id\\_cliente=11986&sessao=b054603368pdb0](http://www.ingadigital.com.br/transparencia/?id_cliente=11986&sessao=b054603368pdb0)>. Acesso em: 17 abril 2018.

**ROMA, C. M. Segregação socioespacial em cidades pequenas: entre semelhanças e diferenças.** S/D. Dissertação (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-graduação, FCT/UNESP, Campus de Presidente Prudente, São Paulo. Disponível em

<<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/223.pdf>>. Acesso em 16 abril 2018.

**SOARES, L. J. C. R.** Planejamento urbano nos Municípios com menos de 20 mil habitantes: obrigatoriedade da aplicação do art. 182 da CR/88. **Publica direito.** S/D. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=b270a720f6ac2e8a21>>. Acesso em: 17 abril 2018.

**SPOSITO, E. S; SILVA, P. F. J.** **Cidades Pequenas.** Perspectivas teóricas e Transformações socioespaciais. Jundiaí: Ed. Paco Editorial, 2013.

**STEPHAN, I. I. C.** Entre a Obrigaçāo e a Implantação de Planos: As Dificuldades de Planejar em Municípios da Zona da Mata. In: SOUSA, D. T; BATELLA, W. B. (Org.). **Cidades, Territórios e Direitos.** Viçosa: Ed. UFV, 2017.

**TEIXEIRA, G. M. G. Identidade urbana: análise perceptiva, visual e morfológica de Presidente Castelo Branco - PR.** Simpósio de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, 27-28 agosto 2009, Maringá, PR. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=b270a720f6ac2e8a21>>. Acesso em: 17 abril 2018.

**UNITED NATIONS. World Urbanization Prospects The 2007. Revision.** Department of Economic and Social Affairs. Population Division. New York. 2008. Disponível em <[http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP\\_Highlights\\_web.pdf](http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_Highlights_web.pdf)>. Acesso em 16 abril 2018.

**VILLAÇA, Flávio.** Dilemas do plano diretor. 1998. In: LIMA-CEPAM, Fundação Prefeito Faria. **O município no século XXI: cenários e perspectivas.** São Paulo: Ed. Pro Editores, 1999. Disponível em <[http://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/Dilemas\\_PD\\_Villa%C3%A7a1.pdf](http://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/Dilemas_PD_Villa%C3%A7a1.pdf)>. Acesso em 16 abril 2018.