

FACULDADE DE CIÊNCIAS GERENCIAIS DE MANHUAÇU

**PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO: UMA ANÁLISE DOS INTERSTÍCIOS  
DOS DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE MANHUAÇU ÀS MARGENS DA BR-262**

Josimar Catarina Gonçalves Dutra

Manhuaçu

2016

**JOSIMAR CATARINA GONÇALVES DUTRA**

**PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO: UMA ANÁLISE DOS INTERSTÍCIOS  
DOS DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE MANHUAÇU ÀS MARGENS DA BR-262**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Curso de Superior de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências Gerenciais de Manhuaçu, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo / Planejamento Urbano

Orientador(a): Fernanda Cota Trindade

Manhuaçu

2016

**JOSIMAR CATARINA GONÇALVES DUTRA**

**PLANEJAMENTO URBANO INTEGRADO: UMA ANÁLISE DOS INTERSTÍCIOS  
DOS DISTRITOS DO MUNICÍPIO DE MANHUAÇU ÀS MARGENS DA BR-262**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no Curso de Superior de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Ciências Gerenciais de Manhuaçu, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo / Planejamento Urbano

Orientador(a): Fernanda Cota Trindade

Banca Examinadora

Data de Aprovação: 24 de Junho de 2016

Mestre em Arquitetura e Urbanismo – Fernanda Cota Trindade; FACIG

Mestre em Arquitetura e Urbanismo – Lidiane Espíndula; FACIG

Especialista em Gestão Empresarial – Sidmar Rodrigo de Silva; FACIG

Manhuaçu

2016

## **RESUMO**

A urbanização no Brasil marcada pelo crescimento originou-se a partir da década de 1950 com o êxodo rural articulando com um conjunto de mudanças estruturais na economia, na sociedade e avanços tecnológicos na agricultura incentivando a modernização. Este artigo apresenta um pouco do processo de planejamento urbano no Brasil e algumas considerações sobre diversas definições e interpretações de Planejamento. Neste sentido situa a discussão entorno do papel do planejamento regional, integrado e urbano, considerando suas principais potencialidades e limites. Os métodos adotados foram: pesquisa bibliográfica acerca do tema “planejamento”, mapeamento da área regional, aplicação de questionários e entrevistas com os moradores nos distritos Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova pertencentes à cidade de Manhuaçu situado na Zona da mata Mineira em Minas Gerais. A ausência de planejamento acarreta problemas como crescimento desordenado, adensamento e ocupações irregulares, congestionamento no trânsito, entre outros. O argumento central do artigo se resume em destacar os problemas urbanos causados pela falta de planejamento, dentre eles o crescimento desordenado dos distritos Santo Amaro de Minas, Realeza e Vila Nova pertencentes a cidade de Manhuaçu que pode ser impulsionado pela implantação do Bairro Doutor Heron Werner, denominado popularmente como “Nova Manhuaçu”. Tem-se como hipótese que a proposta de um planejamento adequado para a região, equipamentos urbanos, políticas públicas e planos de mobilidade urbana, podem ser propulsores da melhoria da qualidade de vida e atender ao crescimento urbano acelerado dos distritos localizados nas proximidades da “Nova Cidade”. Conclui-se que existe necessidade de se desenvolver um novo modelo de planejamento, realmente voltado para a melhoria da condição de vida das pessoas residentes nos distritos e na sede do município que possa abranger de forma integral e social toda a região que seja capaz de compatibilizar desenvolvimento e crescimento equilibrado e ordenado da cidade.

**Palavras-Chave:** Planejamento Urbano; Planejamento Integrado; Planejamento Regional; Crescimento Desordenado; “Nova Manhuaçu”.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

FIGURA 01: Mapa de Manhuaçu, MG - Localização espacial dos distritos em estudo .....	13
FIGURA 02: Mapa de localização espacial dos distritos em estudo com relação à sede .....	14
FIGURA 03: Localização espacial do projeto Masterplan com relação aos distritos vizinhos e Aeroporto.....	16
FIGURA 04: Comércio e suas funcionalidades.....	18
FIGURA 05: O projeto Masterplan.....	19
FIGURA 06: Densidade e congestionamentos no trânsito .....	20
FIGURA 07: Infraestrutura básica.....	21
FIGURA 08: Benefícios e melhorias.....	21
TABELA 01: Detalhamento de área do projeto Masterplan.....	17

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	6
2. O PLANEJAMENTO COMO FERRAMENTA DE DESENVOLVIMENTO URBANO .....	7
2.1. O CRESCIMENTO DESORDENADO E O PLANEJAMENTO .....	7
2.2. PLANEJAMENTO URBANO.....	8
2.3. PLANEJAMENTO REGIONAL.....	9
2.4. PLANEJAMENTO INTEGRADO.....	10
3. METODOLOGIA .....	11
4. MANHUAÇU: DE CIDADE DO INTERIOR À CENTRO LOGÍSTICO.....	12
4.1. O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE MANHUAÇU.....	12
4.2. A RELAÇÃO DOS DISTRITOS COM A CIDADE.....	12
4.3. A CRIAÇÃO DA NOVA MANHUAÇU – O PROJETO MASTERPLAN.....	15
5. RESULTADOS E DISCUSSÕES.....	18
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	23
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	25
8. ANEXO.....	28

## 1. INTRODUÇÃO

Com o crescimento desordenado, aproximadamente na década de 1970 (GUIA MANHUAÇU, 2014), no município de Manhuaçu, localizado na Zona da Mata Mineira, percebe-se a necessidade de planejamento urbano que se adeque a realidade da cidade e seus condicionantes topográficos e históricos, além de não tratar de forma integrada o planejamento da cidade e seus distritos. A estrutura urbana da cidade é ausente de espaços verdes e áreas de lazer públicas para a população. Além disso, enchentes, ocupação irregular nas margens do Rio Manhuaçu, fenômenos climáticos como as “ilhas de calor”, fluxo intenso de veículos que não são comportados pelas vias existentes, são observados na área central da cidade (CRUZ, 2008).

Nesse contexto, surge uma proposta para a cidade de Manhuaçu: a criação de uma “nova cidade”. Uma conceituada empresa construtora e incorporadora de Belo Horizonte, propõe o projeto Masterplan, localizado às margens da BR-262 entre três distritos distintos da cidade, aproximadamente 20 km do centro da cidade de Manhuaçu, que será denominado de Bairro Doutor Heron Werner. Será um bairro com lotes residenciais e comerciais incluindo um grande Shopping Center, dotado de toda infraestrutura urbana e áreas verdes e institucionais, com a finalidade de aumentar a importância da cidade de Manhuaçu em âmbito estadual e torná-la um centro logístico (MINAS NOTÍCIAS, 2013).

Sendo assim, levanta-se como problema a falta de preocupação com o crescimento não planejado dos distritos localizados as proximidades da “nova cidade”, principalmente, às margens da BR-262 podendo gerar futuramente ocupações periféricas irregulares sem infraestrutura básica devido à falta do planejamento integrado.

Na região de Manhuaçu tem-se a necessidade de revisão do planejamento e da gestão urbana que incorporem os planos de mobilidade urbana, melhoria das políticas públicas e gestão sobre o crescimento econômico, como também uma fiscalização no que diz respeito ao crescimento da malha urbana, os riscos de ocupações irregulares e aumento do volume do tráfego no trecho estudado da BR-262.

Tem-se como hipótese que a proposta de um planejamento adequado para a região, equipamentos urbanos, políticas públicas e planos de mobilidade urbana, podem ser propulsores da melhoria da qualidade de vida e atender ao crescimento urbano acelerado dos distritos localizados as proximidades da “nova cidade”.

Segundo Villaça (1999), no planejamento urbano integrado tem-se a necessidade de ver a cidade além de seus aspectos físicos, com o objetivo de abranger os aspectos gerais da cidade e seus problemas, os planos não podem limitar-se a obras de modelagem urbana, eles devem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região.

De acordo com a Lei Federal 10257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que trata do direito à cidade e de suas funções sociais, em seu artigo 2º inciso IV, define que o planejamento do crescimento das cidades, a distribuição espacial da população e as atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, devem ser de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e suas implicações negativas sobre o meio ambiente. Ainda no artigo 40º inciso I e II, define que o plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal e que deverá englobar o território do Município como um todo.

O presente artigo tem como objetivo geral de pesquisa destacar os problemas urbanos, dentre eles o crescimento desordenado dos distritos da cidade de Manhuaçu que pode ser impulsionado pela implantação do Bairro Doutor Heron Werner. Para isso,

pretende-se realizar estudo de caso nos distritos circunvizinhos a área de implantação da “nova cidade”; identificar os principais critérios ambientais e sociais que devem estar presentes no planejamento; definir recomendações que potencializem os benefícios encontrados e minimizem os problemas detectados no estudo de caso; pesquisar e definir conceitos de planejamento.

## **2. O PLANEJAMENTO COMO FERRAMENTA DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **2.1 O CRESCIMENTO DESORDENADO E O PLANEJAMENTO**

Uma das principais causas dos problemas urbanos atuais das cidades brasileiras é o crescimento desordenado e a falta de planejamento do território, pois o planejamento urbano tem um papel importante na organização e no funcionamento das cidades, uma vez que as áreas mais afetadas dentro de uma cidade pela falta de planejamento estão localizadas em áreas de risco, em áreas de proteção ambiental ou ocupação informal nas áreas centrais.

A urbanização no Brasil marcada pelo crescimento desordenado é relativamente recente, originou-se com o êxodo rural a partir da década de 1950 articulando com um conjunto de mudanças estruturais na economia, na sociedade e avanços tecnológicos na agricultura incentivando a modernização. Lembrando que somente em 1970, os dados censitários revelaram uma população urbana superior a rural. Com a realocação da população do campo para a cidade, a cidade passa a não comportar mais a grande quantidade de pessoas, sendo assim, alguns terrenos passam a ser supervalorizados e em outros originaram-se as periferias que além de estarem excessivamente adensados não continham infraestrutura básica, nem serviços de saúde, educacionais ou quaisquer outros serviços oferecidos pelo Estado (MARTINS, 2012).

Maricato (2013) afirma que o processo de urbanização no Brasil se apresenta como uma máquina de agredir o meio ambiente e produzir favelas, tratando-se de um gigantesco movimento de construção da cidade necessário para o assentamento residencial da população e suas necessidades básicas como o transporte, saneamento, saúde, educação, entre outros, que se alastrou rapidamente de forma improvisada, formando as áreas periféricas. Com isso ocorre a ausência de fiscalização do controle urbanístico e das áreas de proteção ambiental, pois esses locais não interessam o mercado imobiliário.

Para Jordán e Martinez (2009), as áreas mais pobres se localizam nos interstícios ou nas periferias da cidade formal, e tem-se a necessidade de serviços públicos, serviços de transportes adequados, serviços de saúde e educação e moradia digna. A pobreza reflete um déficit no capital social ou na renda de um agregado familiar, implicando em uma limitação no acesso a esses serviços básicos necessários para a subsistência. Outro ponto importante levantado por Jordán e Martinez é que as áreas periféricas além de estarem em lugares irregulares são espaços de maior insegurança e violência, desequilibrando e limitando a demanda de oferta de serviços básicos para essas áreas mais necessitadas.

Devido aos problemas das cidades, conforme citados anteriormente, obteve-se a necessidade de planejar seu crescimento e organização. Percebe-se que as cidades bem-sucedidas e organizadas urbanisticamente são aquelas que adotaram de forma sistemática e rigorosa os processos de planejamento com a participação da sociedade

e mediante um processo político-técnico, visando sempre alcançar seus objetivos previstos (BID, 2015).

O planejamento urbano além de ser um elemento fundamental, visa ao desenvolvimento integral das cidades, para melhorar a qualidade de vida da população. Esse prioriza o aproveitamento territorial de forma equilibrada, eficiente e equitativo para conseguir a equidade social, aumento dos níveis de produtividade urbana e a sustentabilidade do desenvolvimento urbano, visando minimizar sua pegada ecológica urbana e seus impactos no meio ambiente natural e social (BID, 2015).

## 2.2 PLANEJAMENTO URBANO

O planejamento urbano está relacionado ao Estudo da Cidade tanto em relação às características culturais, físicas, sociais e econômicas quanto com objetivo de desenvolvimento, criação e idealização de soluções para problemas urbanos que visam melhorar a qualidade de vida das pessoas, lida basicamente com os processos de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano tanto na área de atuação quanto em disciplina acadêmica. O planejamento é um conjunto de medidas adotadas para que se atinjam os objetivos almejados, tendo em vista fatores externos e os recursos disponíveis que podem implicar nesse processo (DUARTE, 2013). O planejamento “identifica as vocações locais e regionais, estabelece as regras de ocupação de solo, define as principais estratégias e políticas do município e explicita as restrições, as proibições e as limitações que deverão ser observadas para manter e aumentar a qualidade de vida para seus municípios” (RESENDE, CASTOR, 2006, p. 4), bem como reconhece e encontra as tendências ou as propensões naturais tanto locais quanto regionais para o desenvolvimento (DUARTE, 2013).

Planejamento é “[...] um método de aplicação, contínuo e permanente, destinado a resolver, racionalmente, os problemas que afetam uma sociedade situada em determinando espaço, em determinada época, através de uma previsão ordenada capaz de antecipar suas ulteriores consequências” (CARTA DOS ANDES, 1979, p.3 *apud* FERRARI, 1979). Segundo Duarte (2013), para se ter um bom planejamento urbano, necessita-se saber quais são os objetivos a serem alcançados, sob qual contexto pretende atingir os objetivos e quais são os recursos locais dispostos que permitem contar com profissionais e instrumentos de alto nível para a realização desse processo; mas, para que esse planejamento tenha sucesso depende também de decisões e atos ligados a esferas econômicas e legais de níveis tanto estaduais quanto federais.

Na concepção de Souza e Rodrigues:

O planejamento urbano, como qualquer tipo de planejamento, é uma atividade que remete sempre ao futuro. É a forma que os homens têm de tentar prever a evolução de um fenômeno ou processo, e, a partir deste conhecimento, procurar se precaver contra problemas e dificuldades, ou ainda aproveitar melhor possíveis benefícios (SOUZA, RODRIGUES, 2004, p.15–16).

Com base no conceito de planejamento, Duarte (2013) e Ferrari (1979) apresentam algumas etapas essenciais e comuns em todo planejamento: o diagnóstico, o prognóstico, a proposta e a gestão urbana, buscando sempre não fugir da questão básica do planejamento, ou seja, buscando sempre seus objetivos. No diagnóstico é onde acontece a coleta e organização de dados sobre uma determinada área geográfica, fazendo uma análise da real situação da cidade e como ela chegou

a esse ponto, com objetivo de identificar quais são as condicionantes, as potencialidades e as deficiências dessa região, incluindo aspectos demográficos, físico-territoriais, legais, sociais e econômicos. Já no prognóstico, é realizada uma análise depois do diagnóstico criando um cenário para o futuro da cidade, caso nada seja feito com ela. As propostas acontecem quando são buscadas soluções e alternativas para a cidade, não pela situação que se encontra, mas sim para a situação futura, ou seja, transformam um futuro previsível em um futuro possível, sempre de acordo com a necessidade da região, buscando sempre desenvolvimento, economia e a melhoria da qualidade de vida da população. A gestão urbana por sua vez fica encarregada de fazer o processo de planejamento funcionar de modo eficaz, ou seja, a gestão é um conjunto de instrumentos, atividades, tarefas e funções que tem por visão assegurar o bom funcionamento de uma cidade.

As definições mencionadas aproximam-se da ideia de que o conceito de planejamento envolve algum tipo de previsão integrada, já que um planejamento adequado aumenta as chances de as coisas darem certo, mas nem sempre um bom planejamento é garantia de algum sucesso. É sempre bom pensar nos problemas de forma a evitá-los ou minimizar seus efeitos tirando proveito das coisas positivas para projetar no futuro.

### **2.3 PLANEJAMENTO REGIONAL**

O termo Planejamento Regional surgiu com Gedds, segundo este autor, o planejamento deve começar com o levantamento dos recursos de uma determinada região natural, das respostas que o homem dá a ela e das complexidades resultantes da paisagem cultural (GEDDS, 1990 *apud* HALL, 1915).

O planejamento regional é geralmente visto como um instrumento em evolução de técnicas humanas e deve ter como propósito ajudar no processo de tomada de decisões, influenciar e regular o crescimento urbano. Não trata apenas da instrumentação eficiente de objetivos, mas é também um processo pelo qual a sociedade pode descobrir seu futuro (FREIRE, 2009). Tem como função primordial reconhecer as especificidades regionais, em que podemos traduzir como a intervenção de modo integrado na evolução do desenvolvimento de uma determinada região, pode também fazer referência a regiões econômicas sem estar inserido num planejamento para a economia como um todo, mas sim, com objetivos específicos (VARGAS, THEIS, 2013).

Planejamento regional é o processo pelo qual os planos regionais são feitos. Um plano regional, por sua vez, é um documento específico que define detalhadamente um futuro estado-final desejado – cujo texto pode conter declarações políticas referentes a assuntos sociais e econômicos. Contudo, sua elaboração baseia-se na análise regional, ou seja, em informações coletadas na região, a partir do estudo da interação de variáveis a respeito de fatores sociais, econômicos e físicos. Aí, as políticas regionais são relevantes e estão relacionadas com os planos regionais, uma vez que são orientação para realizá-los ou implementá-los (JOHNSON, 2001 *apud* VARGAS e THEIS, 2013, p.7).

O planejamento regional visa adequar desvios estruturais causados pelos desequilíbrios e injustiças do modelo histórico de crescimento do país, por isso é considerado basicamente como um planejamento corretivo. O planejamento regional

é voltado para a correção de desniveis econômicos entre regiões, “[...] através do desenvolvimento industrial nas áreas mais subdesenvolvidas na estruturação de centros urbanos de médio porte e incentivos bastante atraentes para esta nova localização do capital industrial [...]” (MONTEIRO, 2007, p. 50-51).

Monteiro (2007), afirma que para a solução dos problemas urbanos é imprescindível o planejamento urbano por sua área de atuação, pois os principais problemas não estão apenas na cidade e sim no campo, nesse caso são problemas regionais. E quando se trata de nível regional está correlacionado a setores primários e industriais em que os interesses da burguesia e da oligarquia rural geram um certo conflito comprometendo os resultados de intervenção.

Podemos conceituar o planejamento regional como planejamento econômico e a ordenação do processo de desenvolvimento em escala regional, com a pretensão de formular recomendações para o desenvolvimento de uma região, levando em consideração os aspectos culturais, políticos e físico-naturais na região, mas sem perder de vista os principais fatores condicionantes nos planos nacional e internacional (SOUZA, 1991).

## 2.4 PLANEJAMENTO INTEGRADO

Segundo Villaça (1999, p.211-212), o planejamento integrado se dá a partir do momento em que a cidade não é encarada apenas em seus aspectos físicos. “Os problemas urbanos não poderiam limitar-se ao âmbito da engenharia e da arquitetura. A cidade – passa a pregar a ideologia dominante – é também um organismo econômico e social, gerido por um aparato político-institucional”. Prosseguindo com Villaça, o planejamento urbano integrado tem o objetivo de abranger os aspectos gerais da cidade e seus problemas, os planos não podem limitar-se a obras de modelagem urbana, eles devem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região, pois não seria possível sem isso, resolver os problemas urbanos existentes.

Ferrari (1979) ressalta que o planejamento integrado deve abranger os aspectos físico-territoriais como econômicos e sociais, para uma boa ordenação do espaço em que são exercidas as atividades humanas. Os problemas sociais, econômicos e físico-territoriais estão entrelaçados e são interdependentes, de forma que a solução de um deles implica o conhecimento e a solução dos outros. Além disso, o planejamento integrado abrange também um quarto aspecto que é o administrativo ou institucional, em que o planejamento de uma área deve estar vinculado às metas e diretrizes do plano regional, do Estado e da União. Ou seja, o planejamento integrado possui uma pretensão de ser mais amplo, englobando a compreensão do sistema econômico, social, político sobre o sistema espacial.

O planejamento não é um fim em si mesmo. É um meio para se atingir um fim. É um método de trabalho nas mãos dos órgãos de planejamento e de atuação contínua e permanente, diga-se de passagem. É um processo de pensamento. [...] O Planejamento é um método de pesquisar, analisar, prever e ordenar as mudanças (FERRARI, 1979, p.4).

O planejamento jamais poderá ser definitivo, pois o processo de planejamento uma vez implantado não termina nunca, sempre há fatos novos e aleatórios que aprecem e precisam serem analisados no tempo adequado, é um processo de

atualização, revisão e correção para que se atinjam os objetivos pressupostos (FERRARI, 1979).

De acordo com a Lei Federal 10257/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, que trata do direito à cidade e de suas funções sociais, em seu artigo 2º, define que:

IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente (BRASIL, 2001, p.10).

O Estatuto da Cidade, em seu artigo 40º, parágrafo 1º, define que, “o plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas”, e que o plano diretor deve contemplar toda a área municipal, inclusive a área urbana da sede do município e de seus distritos, assim como a área rural.

Segundo Chalas,

Em um processo de integração qualquer, o todo é maior que a soma das partes, além de diferentes, mas sobretudo, ele não existe antes das partes, antes da reunião das partes. Este aspecto, o mais essencial da integração, permanece por demais negligenciado. Não são as partes que se agregam a um todo dado previamente; são as próprias partes que se interpelam e originam neste momento, e somente a partir deste momento, um todo. O fenômeno de integração nesta ótica significa adaptação recíproca de todas as partes envolvidas, grandes ou pequenas, compromisso entre objetivos de qualquer natureza, e, mais fortemente, resultado com o que esta última noção supõe de inovação, de invenção, de criação (CHALAS, 2008, p.35).

Para Chalas (2008), o planejamento é integrador, pois identifica que os territórios contemporâneos se tornam mais fluídos, mais imprevisíveis, mais indeterminados, mais móveis, mais múltiplos e também mais nebulosos, mais incertos, justificando tudo isso, mais complexos. Nesse caso, os territórios passam a privilegiar as interações diversas e inscritas no espaço e no tempo entre diferentes parceiros, dando preferência as oriundas de uma racionalidade linear, unívoca e sequencial dominando um espaço independente da sua extensão.

### **3. METODOLOGIA**

Trata-se de uma pesquisa de campo, de natureza aplicada, tendo como técnica de coleta de dados a aplicação de questionários e entrevistas com os moradores nos distritos Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova pertencentes à cidade de Manhuaçu. O questionário foi organizado e estruturado a partir do referencial teórico e das experiências vivenciadas pelo pesquisador. Foi cuidadosamente analisado por professores e profissionais da área, para corroborar com sua confiabilidade e validade. Assim, foram geradas perguntas que foram aplicadas no mês de maio de 2016, cujas respostas foram utilizadas nas análises qualitativas desta pesquisa.

Quanto à análise, caracteriza-se de forma descritiva, como já citada, utiliza levantamento de dados, envolvendo mapeamentos para uma melhor compreensão da região; observação de fenômenos de uma realidade nos quais no estudo do objeto,

leve a sua melhor compreensão, pois segundo Gil (1987), esse tipo de pesquisa possui muitas vantagens, como o conhecimento direto da realidade, estudo de opiniões e atitudes, e economia e rapidez na obtenção dos dados.

## **4. MANHUAÇU: DE CIDADE DO INTERIOR À CENTRO LOGÍSTICO**

### **4.1 O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE MANHUAÇU**

O Município de Manhuaçu, situado na Zona da Mata Mineira, foi emancipado político-administrativamente no dia 05 de novembro de 1877, passando a condição de cidade alguns anos depois. Com estimativa de 86.844 habitantes, segundo o Censo de 2015 (IBGE, 2015), a malha urbana da cidade desenvolveu-se ao longo do vale do Rio Manhuaçu avançando-se para os morros, sem planejamento urbano adequado (MANHUAÇU, 2012).

O crescimento da cidade se deu com o declínio do Ciclo do Ouro que intensificou o processo de ocupação da Zona da Mata e então, em 1830, a pecuária começou a desdobrar-se para o interior do estado e o café expandiu tornando-se a principal economia da região. Em 1915 houve a implantação da ferrovia Leopoldina Railway e posteriormente, nos anos de 1970, a cidade passou a ser cortada pelas rodovias BR 116 e BR 262. Atualmente, o café ainda representa maior parte da economia da cidade, sendo típico da região. Mas, hoje, a cidade conta com prestação de serviços e oferece aos moradores e visitantes a melhor infraestrutura econômica, abrindo espaços para novos meios no setor de varejo, isso fez com que grandes redes se instalassem na cidade, tornando-se um polo comercial e industrial (GUIA MANHUAÇU, 2014). A cidade tem crescido rapidamente e, na região central, onde se aglomera maior fluxo de pessoas, concentra-se grande quantidade de comércio e instituições públicas. Por se tratar de um polo econômico, a cidade oferece suporte para os municípios vizinhos, sendo que, diariamente o fluxo, de pessoas de outras cidades é intenso no município.

Outro fator muito importante que impulsiona o crescimento da cidade é a sua localização geográfica, pois se encontra próxima ao Vale do Aço, próxima a capital do Estado e onde se dá o entroncamento de duas rodovias, sendo a BR-116 que é a maior rodovia do Brasil e a BR-262, que liga o Estado ao litoral, somando-se a condição de posse de um aeroporto no município (MINAS NOTÍCIAS, 2013).

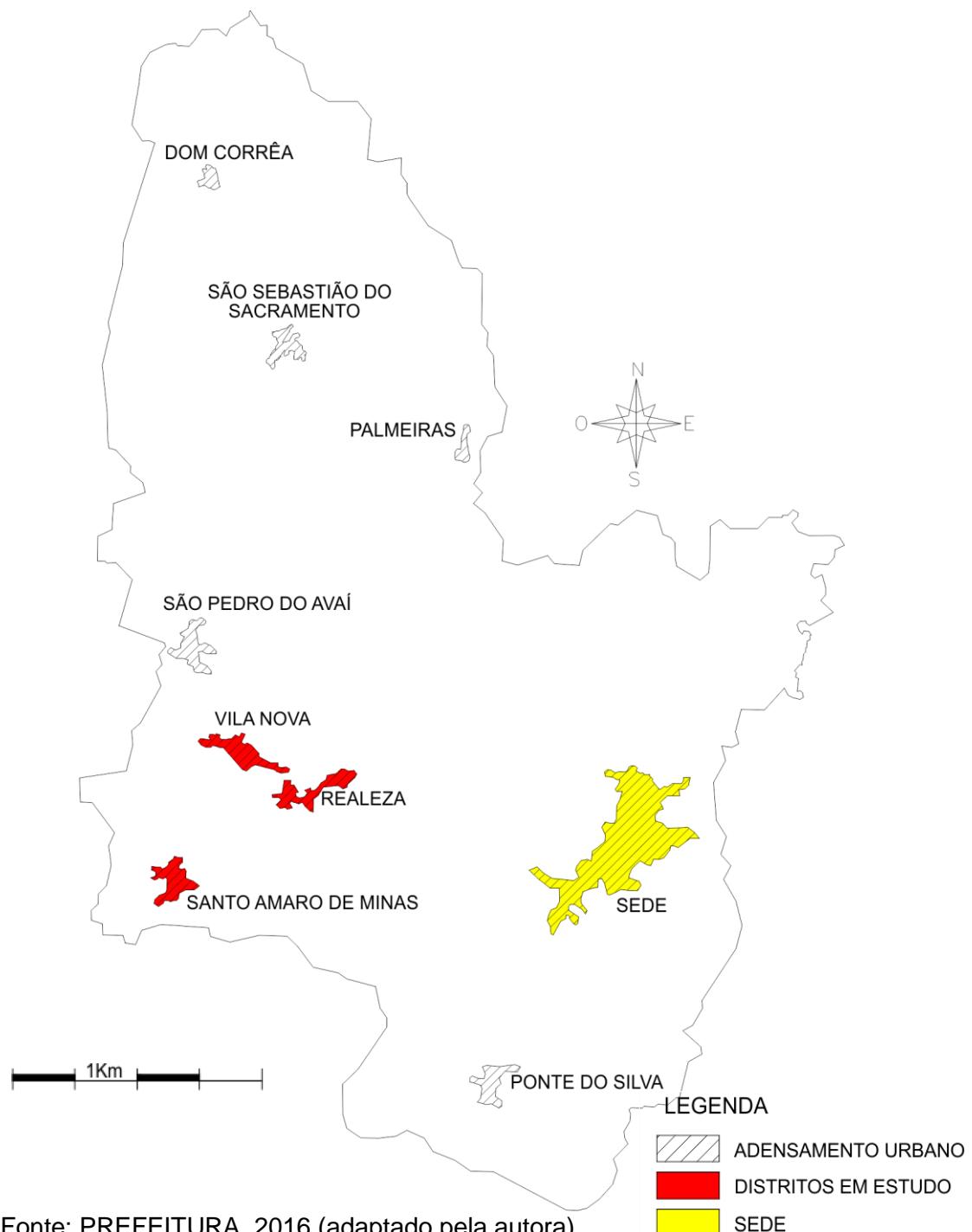
Com o crescimento não planejado da cidade, os problemas urbanísticos observados são mais evidentes na área central, caracterizada por apresentar o solo excessivamente ocupado de forma adensada e de uso misto, hoje tem um fluxo de carros intenso, que engarrafam o trânsito diariamente, com centenas de veículos nas ruas, isso acaba despertando interesse de grandes empresas na área de construção civil e rodoviária na região.

### **4.2 A RELAÇÃO DOS DISTRITOS COM A CIDADE**

Atualmente, a cidade de Manhuaçu possui oito distritos (Figura 01) e, todos eles possuem uma forte ligação com a cidade, pois nenhum dos distritos são autossuficientes economicamente. São eles: Dom Corrêa, Palmeiras do Manhuaçu, Ponte do Silva, Realeza, São Pedro do Avaí, São Sebastião do Sacramento, Vila

Nova, Santo Amaro de Minas (GUIA MANHUAÇU, 2014). A economia de alguns distritos tem forte ligação com a sede, baseada na plantação e na colheita do café e as empresas que comercializam esse produto são residentes na cidade. O presente estudo foca três distritos, Realeza, Vila Nova e Santo Amaro de Minas, por se localizarem no entorno do projeto Masterplan.

FIGURA 01: Mapa de Manhuaçu, MG - Localização espacial dos distritos em estudo

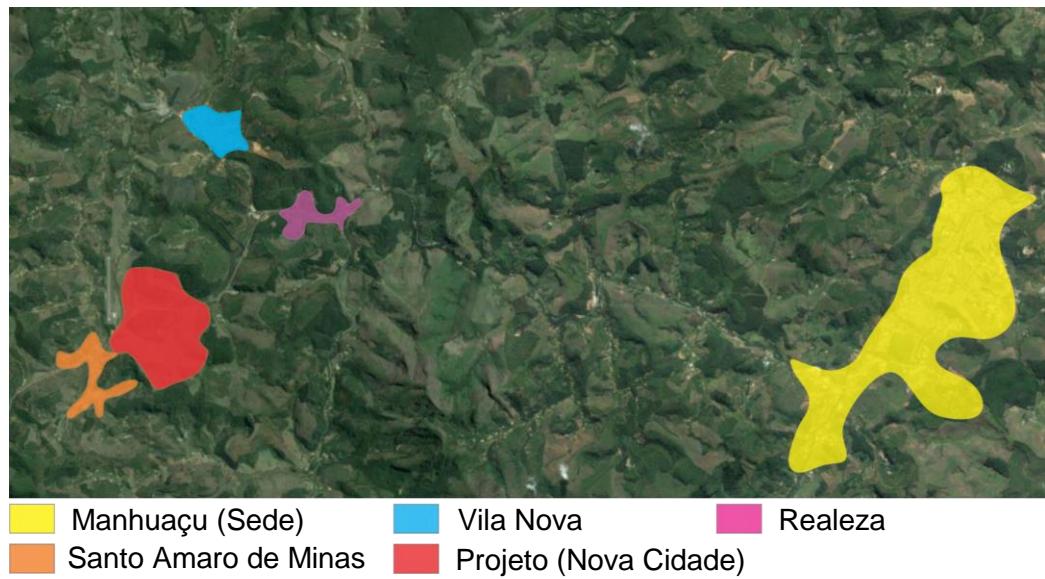


Fonte: PREFEITURA, 2016 (adaptado pela autora).

A seguir, a figura 02 localiza os distritos Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova, incluindo a cidade de Manhuaçu e a área de implantação do projeto Masterplan, conforme já mencionado, para que se possa observar as possíveis proximidades com

o projeto Masterplan e compreender a paisagem local. Dentro dessa realidade, observa-se que somente o distrito de Santo Amaro de Minas faz uma ligação direta com o novo empreendimento, mas podendo acontecer futuramente uma possível expansão dos distritos Realeza e Vila Nova.

FIGURA 02: Mapa de localização espacial dos distritos em estudo com relação à sede



Fonte: Google Maps, 2016 (adaptado pela autora).

O distrito Realeza está localizado onde se cruzam a BR 262 e a BR 116, considerada região polo das empresas de ônibus, postos de gasolinhas e restaurantes. Segundo Censo 2010, estima-se uma população de aproximadamente 4.643 habitantes, sendo 3.342 de população urbana e 1.301 de população rural incluindo o distrito de Santo Amaro de Minas. O distrito confronta-se com a sede Manhuaçu, e os distritos Santo Amaro e Vila Nova. Hoje, Realeza tem muitas lavouras de café importantes na região devido ao clima frio, mas sua economia gira em torno do comércio de prestação de serviços, por se encontrar na confluência entre a BR-262 e BR-116, possui vários restaurantes, postos de gasolina e ponto de apoio de empresas de ônibus fazendo assim que a região esteja sempre movimentada com circulação de transeuntes. Por ser um distrito que possui bastante comércio, oferece muitas vagas de emprego; sendo assim, muitas pessoas saem de Santo Amaro e Vila Nova para trabalharem em Realeza.

Realeza tem uma relação muito forte com a cidade de Manhuaçu quando se trata de saúde e educação superior. Apesar de ser um distrito bem desenvolvido, carece em prestação de serviços médicos e de educação superior; portanto, a população, em busca de melhores atendimentos tende a se deslocarem para a Sede para usufruírem desses serviços.

Atualmente, o distrito de Realeza conta com a sede do campus do Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais - IF Sudeste MG, denominado *Campus Manhuaçu*. A instituição faz parte da rede Federal dos IF's que promove cursos públicos e totalmente gratuitos. O Campus Manhuaçu iniciou suas atividades em dezembro de 2014, tem estrutura própria com perspectiva de expansão no município, para tornar-se no futuro, referência no ensino público federal (IF, 2015).

O distrito de Vila Nova, segundo Censo de 2010, possui uma estimativa da população de aproximadamente 5.038 habitantes, sendo 4.641 de população urbana e 397 de população rural, confrontante com Santo Amaro, São Pedro do Avaí e Realeza, têm sua economia baseada no setor cafeeiro primário, possui também um setor de comércio e prestação de serviços em fase de crescimento. Vila Nova não é um distrito autossuficiente, possui alguns comércios que atendem a população para suprir as necessidades básicas. Sua população depende muito da sede, quando se trata de saúde em geral, não possui postos de saúde suficientes para atender toda a população, sendo necessário o deslocamento para a cidade a procura desses atendimentos.

No que tange à educação, o distrito de Vila Nova possui escola pública de primeiro e segundo grau, o que viabiliza manutenção de maioria das crianças do distrito na escola. Mas, quando se trata de educação superior, é necessário o deslocamento de jovens até a cidade, em busca de mais conhecimentos.

O distrito de Santo Amaro de Minas confronta-se com Realeza, Vila Nova, Matipó e São João do Manhuaçu, até hoje considerado pelo IBGE como povoado pertencente ao distrito de Realeza devido à falta de atualização dos dados, no entanto, de acordo com a Lei Municipal nº 3.567, de 23 de Dezembro de 2015, que “Cria o Distrito de Santo Amaro de Minas e dá outras providências [...]”, em que perdeu grande parte de suas terras para o distrito de Realeza. Por ser um distrito bem recente, Santo Amaro não possui dados separados da quantidade da população, sendo considerado juntamente com Realeza.

Santo Amaro de Minas não oferece grande demanda de empregos, sendo necessário o deslocamento da população para a sede ou para o distrito de Realeza. Possui bastante comércio em crescimento, atendendo a necessidade da população. Hoje sua economia se dá em torno do café primário, ou seja, cultivo e colheita, mesmo assim o distrito não é autossuficiente.

O distrito é bem precário quando se fala em saúde, não possuindo sede própria para Posto de Saúde, geralmente, só atende as pessoas carentes, sendo necessário que a população saia em busca de atendimentos mais qualificados se desloque para a cidade. No distrito de Santo Amaro está localizado o aeroporto regional da cidade, o Aeroporto Elias Breder, que futuramente será um grande marco para a economia da região.

#### **4.3 A CRIAÇÃO DA NOVA MANHUAÇU – O PROJETO MASTERPLAN**

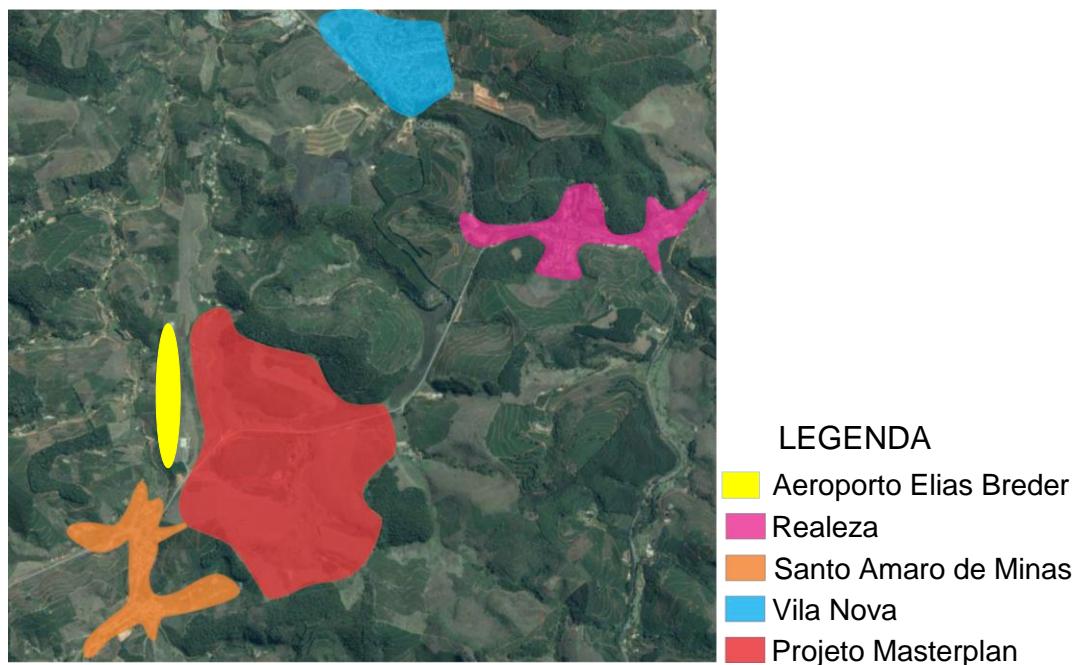
O Projeto Masterplan é definido como um plano de desenvolvimento para um território, em que se torna possível traçar as diretrizes de ocupação do local, otimizando sua utilização e possibilitando a valorização de lotes mais afastados, organizando e priorizando as ações que serão implantadas (MYSSIOR, 2011). Desenvolvido por uma empresa construtora e incorporadora de Belo Horizonte, o projeto de implantação teve seu início em 2013, com previsão para o início das obras em março de 2014, todavia, até hoje não foram iniciadas as obras, mas os projetos continuam em andamento e tem-se uma previsão para que, em setembro de 2016, a segunda fase de projeto passe por aprovação da Prefeitura Municipal de Manhuaçu (SÁ, 2016).

Considerado um dos maiores empreendimentos em fase de elaboração no interior do Estado de Minas Gerais, esse empreendimento imobiliário será implantado em um ponto estratégico, no distrito de Santo Amaro de Minas nas proximidades do

Aeroporto Elias Breder e às margens da BR-262 que liga a cidade até a capital mineira, Belo Horizonte, um ponto central de logística nas direções norte-sul e leste-oeste do país. Será implantado a aproximadamente 20 km do centro da cidade de Manhuaçu, entre os distritos Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova, que será denominado Bairro Doutor Heron Werner (LÍDER, 2013).

A região a ser implantada o projeto Masterplan (Figura 03) é uma fazenda cuja as terras eram utilizadas para a produção de café e leite na região. Os donos da terra venderam-nas com uma perspectiva de que será uma obra grandiosa e que trata muito interesse imobiliário e muita mão de obra para o município, que ainda irá tornar Manhuaçu mais conhecida em toda a região e até mesmo no Brasil (MINAS NOTÍCIAS, 2013).

FIGURA 03: Localização espacial do projeto Masterplan com relação aos distritos vizinhos e Aeroporto



Fonte: Google Maps, 2016 (adaptado pela autora).

O projeto prevê um bairro com a construção de 400 (quatrocentos) galpões comerciais para instalação de armazéns, depósitos e indústrias, a construção de condomínios residenciais num total de 667 lotes, áreas comerciais e a instalação de um grande *Shopping Center*, dotado de toda infraestrutura urbana (ruas asfaltadas, luz, água, esgotamento sanitário, transporte, entre outros) e com áreas verdes e institucionais para o município de Manhuaçu. O projeto Masterplan tem a finalidade de aumentar o desenvolvimento do município e a importância da cidade de Manhuaçu em âmbito estadual, tornando-a um grande centro logístico para o entorno e toda a região (MINAS NOTÍCIAS, 2013).

O Projeto Masterplan é de uso misto, com uma área demarcada para intervenção total de aproximadamente 400 hectares, possui uma área remanescente Dr. Heron Werner, de 40.838,72m<sup>2</sup>, e área construída de aproximadamente 1.043.561,60m<sup>2</sup>, sendo 312.525,00<sup>2</sup> reservadas para construção de galpões de uso comercial, 192.475,00m<sup>2</sup> é de uso restrito para a implantação do shopping, 367.214,47m<sup>2</sup> para uso residencial, 132.719,21m<sup>2</sup> para sistema viário, 38.627,92m<sup>2</sup> para institucional. As demais áreas são destinadas as áreas verdes (em que propõe

aproximadamente 9% de área verde em aproximadamente 1.043.561,60m<sup>2</sup> de área construída) e faixa de domínio, o restante de área demarcada que não sofre modificação, são áreas de preservação permanente (LÍDER, 2013).

A tabela a seguir, mostra detalhadamente as áreas e o uso destinado a cada uma, como também sua fase de aprovação.

TABELA 01: Detalhamento de área do projeto Masterplan

Projetos / Empreendimentos		Área em m <sup>2</sup>
<b>Empreendimento 01: Uso Misto - Aprovado</b>		
Nº de Lotes:	220	
Área Institucional:		9.093,39
Área Verde:		29.935,58
Área de Ruas:		37.515,26
Faixa de Domínio:		8.818,95
Área de lotes:		96.349,15
Área (aproximada):		<b>181.712,33</b>
<b>Empreendimento 02: Uso Misto – Em aprovação</b>		
Nº de Lotes:	293	
Área Institucional:		14.831,41
Área Verde:		30.830,26
Área de Ruas:		61.393,46
Área de lotes:		135.432,66
Área (aproximada):		<b>242.487,79</b>
<b>Empreendimento 03: Uso Residencial – Em aprovação</b>		
Nº de Lotes:	154	
Área Institucional:		14.703,12
Área Verde:		32.146,40
Área de Ruas:		33.810,49
Área de lotes:		135.432,66
Área (aproximada):		<b>216.092,64</b>
<b>Empreendimento 04: Uso Comercial - Em elaboração</b>		
Área (aproximada):		465.000,00
<b>Empreendimento 05: Uso Comercial – Centro de Abastecimento - Em elaboração</b>		
Área (aproximada):		40.000,00
Área total (aproximada):		<b>1.145.292,76</b>

Fonte: SÁ, 2016 (adaptado pela autora)

Segundo o Prefeito da cidade de Manhuaçu esse grande empreendimento deverá modificar o mapa de Manhuaçu e de toda a região circunvizinha, pois a ideia deste projeto é fazer do município um grande centro logístico, usufruindo da sua localização geográfica que, por sinal, encontra-se próxima ao porto do Estado do Espírito Santo, próxima ao Vale do Aço e também da capital Belo Horizonte, somando-se ao fato de estar próxima ao Aeroporto de Santo Amaro de Minas e o entroncamento das rodovias federais de grande importância e uma das principais rodovias brasileiras, BR-116 e BR-262 (MINAS NOTÍCIAS, 2013).

## 5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Inicia-se, a partir daqui, uma discussão acerca do conceito de planejamento propriamente dito, sendo que as informações contidas no contexto do artigo citadas anteriormente servirão de base para tais esclarecimentos, levando-se sempre em conta a questão dos distritos circunvizinhos do projeto Masterplan, ou seja “Nova Manhuaçu”.

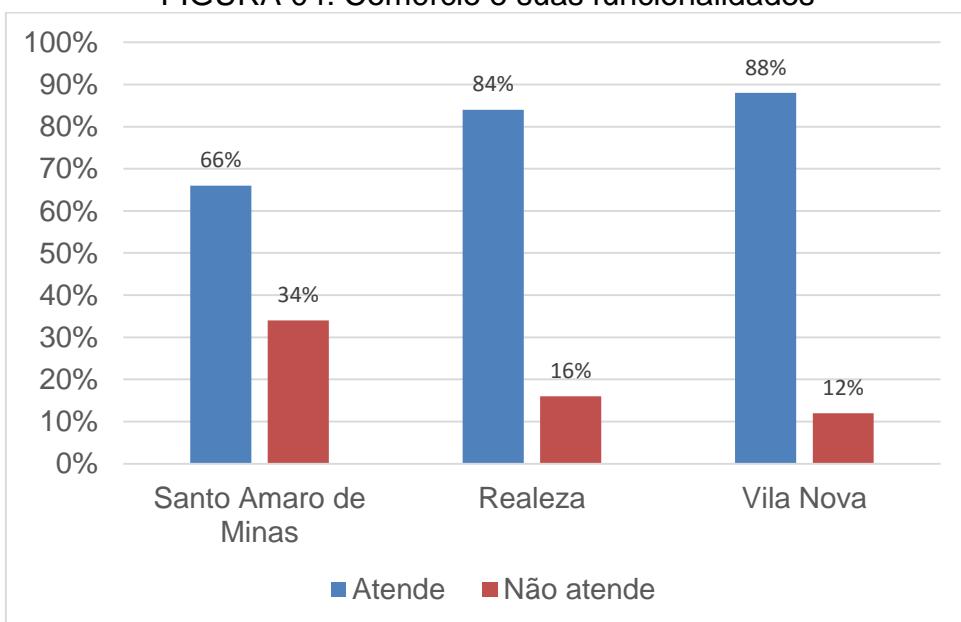
Foram aplicados questionários abertos nos três distritos Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova que fazem fronteira territorial com o projeto Masterplan, para levantamento de dados a respeito do fato de a população residente estar ciente a respeito da implantação do novo bairro e quais são os pontos de vista sobre o empreendimento da “Nova Manhuaçu”. Os questionários foram aplicados com os moradores com faixa etária de 20 até 60 anos de idade, num total de 18 (dezoito) entrevistados para cada distrito sendo 9 (nove) do sexo masculino e 9 (nove) do sexo feminino, subdivididos em grau de escolaridade entre analfabetos, ensino fundamental/médio e ensino superior, totalizando 56 questionários.

Após análise dos questionários aplicados, chega-se à conclusão que será apresentada nos gráficos a seguir.

Com relação ao comércio e suas funcionalidades, apresentado na figura 04, 80% dos entrevistados afirmam que o comércio atende as suas necessidades, no entanto 20% afirmam que procuram preços melhores. Percebe-se que o comércio do distrito de Vila Nova atende às necessidades dos moradores muito mais do que o comércio do distrito de Santo Amaro de Minas, uma vez que o distrito de Vila Nova é bem mais desenvolvido.

Apesar da maior parte dos entrevistados afirmarem que o comércio atende as necessidades da população, a maioria disse que frequenta a cidade para usos de serviços como lojas, supermercados, escolas, trabalho, faculdades, áreas de lazer, bancos, sindicatos, atendimentos médicos entre outros serviços que não possuem nos distritos. Com isso, percebe-se que a cidade-sede tem uma forte relação com os distritos estudados.

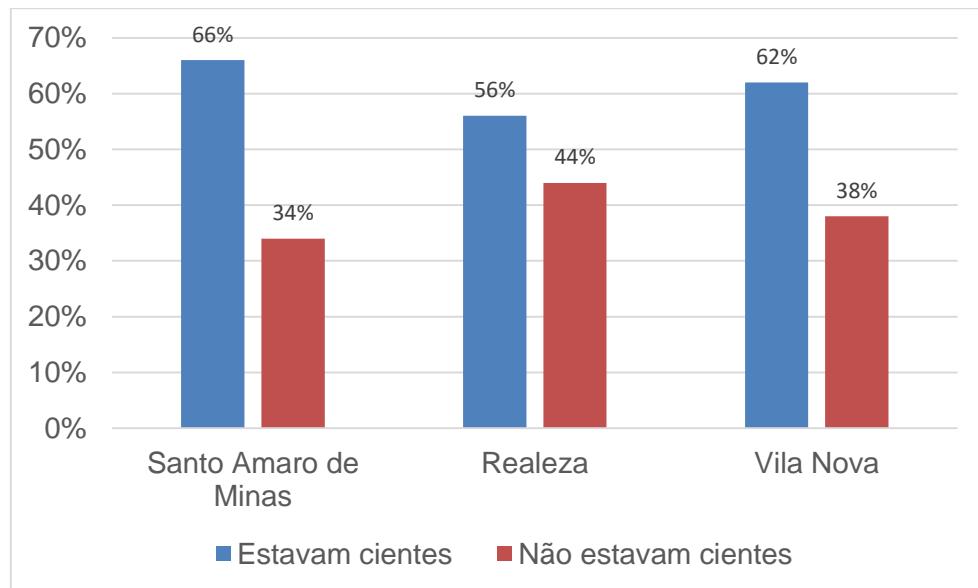
FIGURA 04: Comércio e suas funcionalidades



Fonte: Elaborado pela autora, 2016.

Com base no gráfico acima, percebe-se que 62% dos entrevistados estava ciente do projeto Masterplan próximo a Santo Amaro de Minas já 38%, não sabiam do novo empreendimento; contudo, todos acreditam que o projeto será muito bom e que a criação da “Nova Manhuaçu” irá contribuir para o desenvolvimento dos distritos, uma vez que podem ser ampliadas as ofertas de emprego para a população local, o que ajudará no desenvolvimento dos distritos e da região.

FIGURA 05: O projeto Masterplan



Fonte: Elaborado pela autora, 2016.

Em uma das questões levantadas entre os moradores entrevistados, que visa avaliar os impactos após a implantação da “nova Manhuaçu” como ocupações irregulares e crescimento desordenado, 90% da população acredita que poderá ocorrer o processo de “favelização” nos interstícios dos distritos Santo Amaro de Minas, Realeza e Vila Nova e às margens da BR-262; no entanto, 10% acredita que ocupações irregulares não irão ocorrer. Um dos moradores do distrito de Santo Amaro de Minas ressalta que o crescimento desordenado e as ocupações irregulares são uma realidade no entorno de todo centro comercial, principalmente nas proximidades dos centros metropolitanos, mas que o governo tanto em âmbito nacional, federal, estadual e municipal deve intervir a fim de dificultar as ocupações irregulares que oferecem risco aos moradores, intervenções essas aplicadas por meio de leis e penalidades sobre cada caso. Vale ressaltar que, além das penalidades, deverão ocorrer fiscalizações, pois nada vale uma lei aplicada se não houver fiscalização vigente sobre ela (DUTRA, 2016).

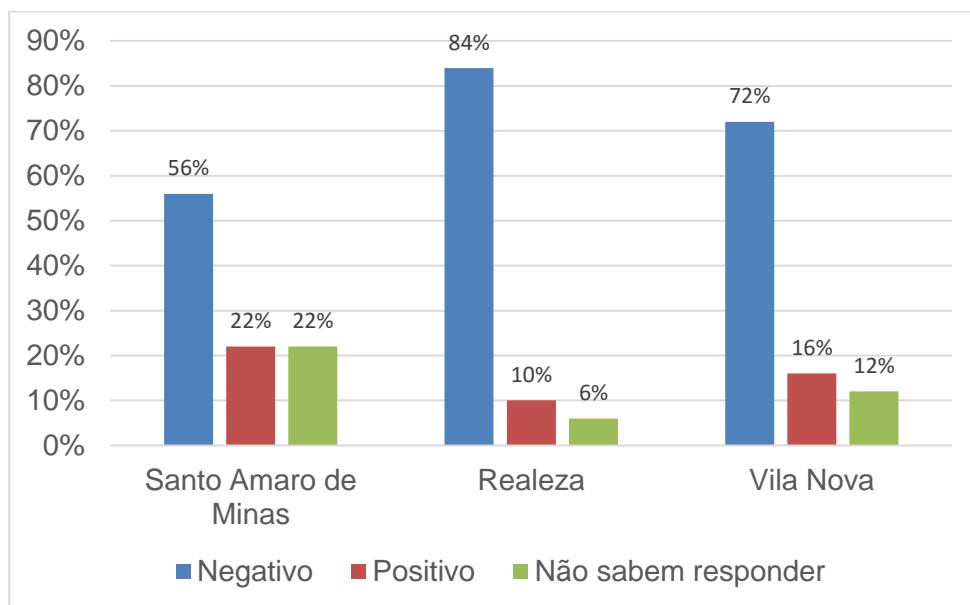
Contudo, cabe ressaltar que o planejamento do empreendimento Masterplan foi estabelecido até sua área limítrofe, sendo assim, será necessário certo cuidado com as regiões circunvizinhas ao projeto para que não ocorra ocupações irregulares, invasões, ou “favelização” em áreas de risco para a população e, até mesmo, agressões ao meio ambiente.

Mediante os dados na figura 06, a respeito da densidade do trânsito, congestionamentos e excesso de veículos, 67% da população entrevistada afirma que a densidade no trânsito e os congestionamentos são uma situação que gera impactos negativos para os distritos limítrofes, uma vez que o adensamento no trânsito causa

transtornos tanto para os moradores quanto para as pessoas que estão utilizando o trânsito, já 18% acreditam ser positivo, relatando que o adensamento no trânsito será favorável ao crescimento da região tornando o espaço mais frequentado e útil, e 15% da população entrevistada preferem não falar sobre o assunto. Um morador do distrito de Santo Amaro de Minas, afirma:

Surge certa imprecisão ao falar de trânsito e congestionamento, uma vez que é apenas o início de um processo, mas não desprezível. Tudo que é planejado, encontra- se melhores saídas e soluções, o congestionamento pode haver sim, mas com uma melhor vazão pela proximidade da BR 262, e não vejo o grande fluxo de veículo a primeiro momento como algo negativo, uma vez que há planejamentos para a estrutura proposta (DUTRA, 2016).

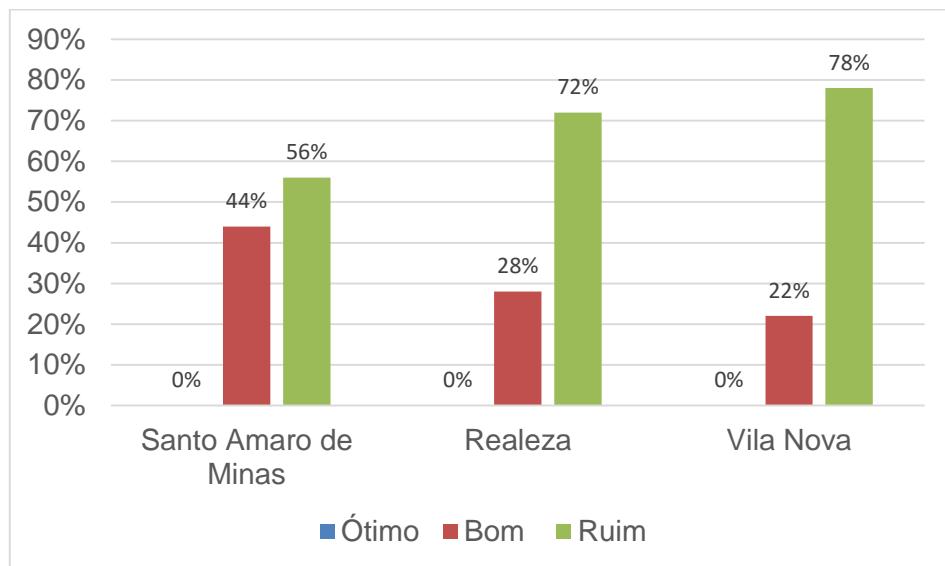
**FIGURA 06: Densidade e congestionamentos no trânsito**



Fonte: Elaborado pela autora, 2016.

No gráfico a seguir (Figura 07), levanta-se um questionamento a respeito da infraestrutura básica de cada distrito estudado, obtendo um resultado em que nenhum dos entrevistados afirma que a infraestrutura básica do distrito onde reside é ótima, em que 66% dos entrevistados afirmam que a infraestrutura é ruim e 34% acreditam ser boa e, na maioria das respostas os moradores atentam-se para a falta de calçamento das ruas, córrego poluído sem nenhum projeto de limpeza e desassoreamento, ausência de postos de saúde adequado que atenda a toda população, iluminação pública insuficiente, coleta seletiva do lixo inexistente e um ponto importante levantado por um dos entrevistados no distrito de Santo Amaro de Minas, é que o cemitério já está totalmente adensado, e a área reservada para a utilização é empregada somente para a população mais carente.

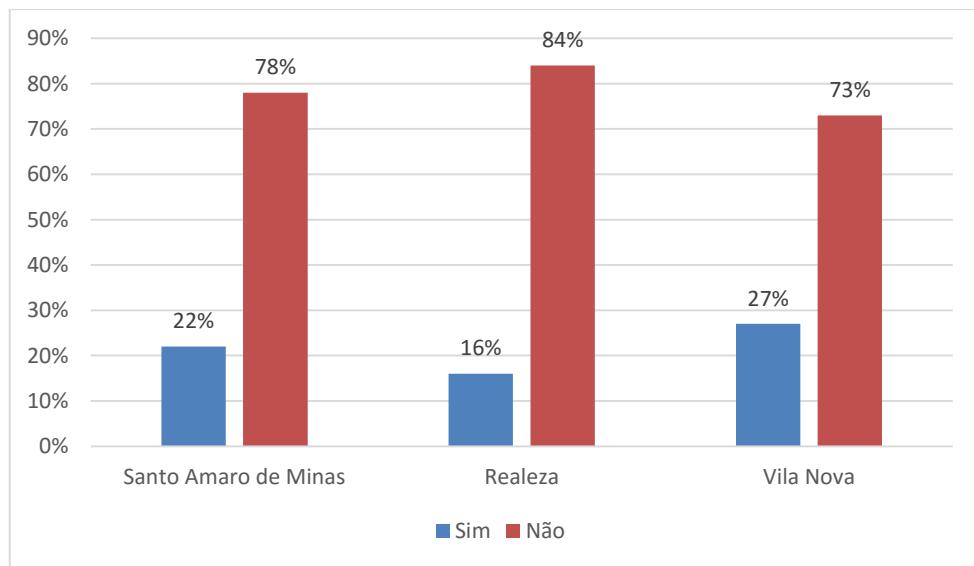
FIGURA 07: Infraestrutura básica



Fonte: Elaborado pela autora, 2016.

Na figura 08, trata-se dos benefícios e melhorias que o governo poderá exercer sobre os distritos após a implantação do novo bairro; 75% da população entrevistada acredita que o governo não irá levar infraestrutura básica nem irá fazer nenhum tipo de melhoria para o distrito, uma vez que muitos acreditam que o governo está somente interessado nos lucros que terão com o novo empreendimento, já 25% acreditam que o governo poderá sim investir nos distritos após implantação do novo bairro, por se tratar de um investimento que tornará a região um grande centro comercial e reconhecida regionalmente.

FIGURA 08: Benefícios e melhorias



Fonte: Elaborado pela autora, 2016.

Com base em todas as informações até aqui expostas, tal situação pode ser classificada como uma possível dependência absoluta dos distritos vizinhos, pois o

novo bairro será o centro econômico do município, tornando assim um local de grande interesse econômico e com uma movimentação significante.

A “Nova Manhuaçu” é um grande investimento para a cidade; mas, mesmo assim, ainda surgem alguns problemas com relação ao planejamento. Sabe-se que o crescimento industrial é um fator fundamental para a concentração populacional nas cidades, uma vez que a população está em busca de emprego e uma qualidade de vida melhor. Quando se tem um novo centro comercial, a tendência é a cidade se desenvolver ao redor do novo centro; na maioria dos casos, não existe um planejamento para esse crescimento formando assim o adensamento populacional desordenado.

O adensamento populacional sem um prévio planejamento gera um acentuado desequilíbrio das condições e da expectativa de vida entre a cidade e o campo, resultando num rápido processo de urbanização, expandindo-se e ocasionando um processo conhecido por “favelização”, que consiste na ocupação desordenada de lugares públicos ou privados considerados sem donos e desocupados (MORAIS, PINTO; SANTOS, 2010); gerando, com isso, grandes problemas de ordem social, ambiental e econômico, como poluição do meio ambiente, ocupações irregulares, invasões ou, até mesmo, áreas insalubres propícias a proliferação de doenças, isso por falta principalmente de uma política de planejamento urbano.

Como já referenciado no artigo, Jordán e Martinez (2009) explicam que as áreas mais pobres se localizam nos interstícios ou nas periferias da cidade formal, e tem-se a necessidade de serviços públicos, serviços de transportes adequados, serviços de saúde, educação e moradia digna. Esses espaços periféricos surgidos de ocupações irregulares tornam-se comuns nos ambientes urbanos e crescem diariamente à margem de qualquer atenção do poder público, contribuindo dessa forma para a degradação não só ambiental, mas do próprio homem. A pobreza reflete um *déficit* no capital social ou na renda de um agregado familiar implicando uma limitação no acesso a esses serviços básicos necessários para a subsistência. Outro ponto importante levantado por Jordán e Martinez (2009) é que as áreas periféricas além de estarem em lugares irregulares, são espaços de maior insegurança e violência, desequilibrando e limitando a demanda de oferta de serviços básicos para essas áreas mais necessitadas.

Continuando tal análise, caso o crescimento sem planejamento venha acontecer nas proximidades da “Nova Manhuaçu”, tem-se grandes partes em áreas de preservação permanente e brejos que são predominantes na região e a BR-262 que irá cortar o novo bairro, não obtendo outras áreas propícias para moradia regular. Outra questão que pode ser levantada é o adensamento de veículos no trecho de implantação da “Nova Manhuaçu”, o fluxo de veículos na BR-262 já é intenso, e em feriados prolongados chega a causar filas extensas de congestionamentos. No projeto Masterplan existe a duplicação no trecho da BR-262 em que será implantando o novo bairro; porém, não foi projetada nenhuma passarela ou meio similar para a travessia de pedestres, uma vez que a BR-262 é muito movimentada e de trânsito rápido, podendo assim causar acidentes e outros transtornos no trânsito.

Essa discussão se faz no intuito de tornar o mais acessível possível o entendimento da realidade dos distritos de Realeza, Santo Amaro de Minas e Vila Nova, que constituem objetos da pesquisa, em que a hipótese inicial colocada está relacionada com a dependência dos três distritos em relação à cidade sede. De acordo com as pesquisas levantadas, pode-se perceber que a maioria da população entrevistada não está satisfeita com a infraestrutura capaz de atender as necessidades exigidas do distrito onde reside, e continuando, uma maior parcela da

população diz que o governo não irá investir e nem levar infraestrutura básica para eles após a implantação da “nova Manhuaçu”. Uma questão levantada por um dos entrevistados no distrito de Santo Amaro de Minas é que o cemitério existente está totalmente adensado, não sendo possível a sua utilização por todos os moradores do distrito, atendendo somente a população carente. Levanta-se como questão que a implantação do novo bairro possui um dos muros que cercam um condomínio residencial limítrofe com o cemitério, sendo assim não será possível expandi-lo territorialmente.

Para Villaça(1999), Ferrari (1979) e Chalas (2008), o planejamento urbano, para ser ideal, deve ser integrado e, para isso, o planejamento deve abranger a cidade não apenas nos seus aspectos físicos e sim nos aspectos gerais da cidade e seus problemas econômicos, administrativos, institucionais e sociais. O planejamento deve abranger a cidade como um todo, atendo as necessidades da população, planejando de forma a prever o futuro e sua evolução e procurar se precaver contra problemas e dificuldades aproveitando melhor os possíveis os benefícios.

Com base nesses teóricos, cabe ressaltar que o projeto Masterplan será implantado sem nenhuma conexão com o entorno imediato ou mesmo com o histórico da região, uma vez que ignora a existência de distritos vizinhos e de moradores na própria região do empreendimento. Os moradores que ali residem não serão transferidos para outros locais, mas também não terão nenhuma conexão com o novo bairro, pois a área onde eles residem foi simplesmente ignorada e contornada pelo projeto. Percebe-se, portanto, que as pessoas que ali residem ou que vivem no entorno ficarão isoladas, podendo perder o sentido de pertencimento sobre aquela região, deixando para trás toda sua história de vida e mudando bruscamente para outro modo de se viver.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente estudo procurou mostrar, de forma coesa e objetiva, o que é planejamento urbano, planejamento regional e planejamento urbano integrado além de enfatizar o porquê é necessário se planejar para o futuro. Com a análise em questão, observa-se mais claramente como o processo de formação e as relações socioeconômicas influenciam na formação do espaço urbano e suas centralidades, assim como na qualidade de vida dos habitantes. Buscou também levantar discussões acerca das dimensões do crescimento desordenado.

Os resultados obtidos nessa pesquisa levaram a questionar o modo como tem se dado o planejamento urbano, uma vez que para se ter um bom planejamento, é necessário planejar o presente resolvendo seus problemas e pensando no futuro. O planejamento urbano consiste em fazer uma projeção do futuro criando soluções para a problematização tanto no presente, quanto no futuro. Mostra a relevância em abranger o território como um todo, com objetivos de transformar o meio em busca de melhores soluções para os problemas existentes e os que estão por vir, oferecendo melhor qualidade de vida para a população. É no planejamento urbano que se define as estratégias econômicas e territoriais de desenvolvimento urbano. Como diz Ferrari (1979), o planejamento não se organiza em torno só de aspectos físicos mas sim em questões sociais, econômicas, administrativos e até institucionais.

A análise levantada a respeito do projeto Masterplan no entorno de Santo Amaro de Minas, levou ao estudo de problemas que poderão surgir nos interstícios dos distritos, mesmo que o projeto seja bem elaborado, ele abrange somente a região

limítrofe do empreendimento, vale ressaltar que poderá sim ocorrer ocupações irregulares entre os distritos estudados, uma vez que as pessoas de classe baixa não terão condições favoráveis para obtenção de um lote no novo bairro, sendo assim aparecerão ocupações em áreas de risco como acontece na maioria das “franjas” em grandes centros urbanos.

A pesquisa de opinião possibilitou compreender as expectativas da população em relação ao distrito em que vivem, como atende suas necessidades e ainda em relação a criação da “nova cidade” e como ela poderá contribuir para o desenvolvimento dos distritos Santo Amaro de Minas, Vila Nova e Realeza, com possíveis benefícios e melhorias, o que não descarta, no entanto, a preocupação com os possíveis problemas como densidade e congestionamentos no trânsito, ocupações irregulares e em áreas de risco e crescimento desordenado.

Em síntese, apesar dos avanços tecnológicos e urbanísticos, existe uma necessidade de se desenvolver um novo modelo de planejamento, realmente voltado para a melhoria da condição de vida das pessoas residentes nos distritos e na sede do município que possa abranger de forma integral e social toda a região e que também reproduza os anseios dos diferentes atuantes na área se caracterizando como principal desafio dos profissionais envolvidos com o meio urbano.

## 7. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BRASIL. **Lei Federal 10.257 de 10 de julho de 2001.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)> Acesso em: 20 de mar. de 2016.

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Liderando o Desenvolvimento Sustentável das Ciudades.** Planejamento urbano e ordenamento territorial. Documento Extenso. Indes. 2015.

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Liderando o Desenvolvimento Sustentável das Cidades.** Planejamento urbano e ordenamento territorial. Semana 4. Indes. 2015.

CENSO DEMOGRÁFICO 2010. **Quantitativo da população por zona rural e urbana.** Manhuaçu: IBGE, 2010.

CHALAS, Yves. **O urbanismo:** pensamento fraco e pensamento prático. In: PEREIRA, Elson Manoel (org). Planejamento no Brasil: conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2008.

CRUZ, Carlos Henrique. **Manhuaçu 131 anos:** a construção de uma cidade moderna. Tribuna do Leste. n. 1787, p. 3-8, Manhuaçu, 05 de nov. 2008.

DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano.** Curitiba: Ibpex, 2013.

DUTRA, Etevaldo Gonçalves. Entrevista. Santo Amaro de Minas, 2016.

FERRARI, Célon. **Curso de planejamento municipal integrado.** 2. ed. São Paulo: Livraria Pioneira, 1979.

FREIRE, Fábio. **Planejamento urbano e regional e a simulação de cenários futuros para o crescimento urbano sustentável:** o caso de Sarandi – PR. 2009. 136 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009. Disponível em <<http://www.livrosgratis.com.br>>. Acesso em 05 de abril de 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** São Paulo: Atlas, 1987.

GOOGLE MAPS. **Manhuaçu.** 2016. Disponível em <<https://www.google.com.br/maps/@-20.2602216,-42.040957,15z>>. Acesso em 01 de Junho de 2016.

GRUPO imobiliário vai construir shopping, condomínio e galpões em Realeza. Redação Minas Notícias, Manhuaçu, 27 de agosto de 2013. Disponível em: <<http://www.minasnoticias.com/grupo-imobiliaro-vai-construir-shopping-condominio-e-galpoes-em-realeza,10,1,14899,leitura.htm>> Acesso em: 18 de mar. de 2016.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã:** uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 1995. 550p.

HISTÓRIA de Manhuaçu. Guia Manhuaçu, Manhuaçu, 26 de agosto de 2014. Disponível em: <<http://www.guiamanhuacu.com.br/informacoes-sobre-a-cidade/historia-da-cidade-post>>. Acesso em 25 de março de 2016.

HISTÓRIA. Prefeitura Municipal de Manhuaçu, Manhuaçu 12 de novembro de 2012. Disponível em <[http://www.manhuacu.mg.gov.br/Materia\\_especifica/6498/Historia](http://www.manhuacu.mg.gov.br/Materia_especifica/6498/Historia)>. Acesso em 25 de março de 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Dados do Censo demográfico de 2015.** Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313940>>. Acesso em 25 de março de 2016.

IF. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia. **IF em Manhuaçu.** 2015. Disponível em <<http://www.manhuacu.ifsudestemg.edu.br/>> Acesso em 05 de Junho 2016.

JORDÁN, Ricardo; MARTÍNEZ, Rodrigo. **Pobreza y precariedad urbana en América Latina y el Caribe.** Santiago de Chile: CEPAL-CAF, 2009. Disponível em: <[http://redligare.org/IMG/pdf/pobreza\\_precariedad\\_urbana\\_AL.pdf](http://redligare.org/IMG/pdf/pobreza_precariedad_urbana_AL.pdf)> Acesso em: 6 de abr. de 2016.

LIDER, Construtora. **Masterplan Santo Amaro Estudo 20.10.2014.** Belo Horizonte. Geoline Engenharia, 2013.

MANHUAÇU. Lei n. 3567, de 23 de dezembro de 2015. **Dispõe sobre a criação do Distrito de Santo Amaro de Minas.** Lei Municipal, Manhuaçu, 2015.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades:** alternativas para a crise urbana. 7.ed. Petrópolis: Vozes, 2013.

MARTINS, Karla Gonçalves. **Expansão urbana desordenada e aumento dos riscos ambientais à saúde humana:** o caso brasileiro. 2012. 65 f. Monografia (Bacharel em Gestão Ambiental) – Faculdade UnB Planaltina, Universidade de Brasília, Planaltina, 2012. Disponível em: <[http://bdm.unb.br/bitstream/10483/4135/1/2012\\_KarlaGoncalvesMartins.pdf](http://bdm.unb.br/bitstream/10483/4135/1/2012_KarlaGoncalvesMartins.pdf)> Acesso em: 10 de abr. de 2016.

MYSSIOR, Sérgio. **Masterplan permite uso planejado do terreno.** Belo Horizonte, 19 de novembro de 2011. Disponível em <<http://gestor-imobiliario.blogspot.com.br/2011/11/masterplan-permite-uso-planejado-do.html>>. Acesso em 25 de abril de 2016.

MONTEIRO, Circe O. **Planejamento:** algumas considerações. Revista Eletrônica de Ciências, 2007.

MORAES, Amanda Nazareth; PINTO, Márcio Diego Ferreira; Santos, Ismael Machado dos. **A problemática sócio-ambiental gestada pelo processo de urbanização da cidade de São Luís-MA**: um estudo de caso acerca da realidade do bairro do Jaracati. Porto Alegre, 2010. Disponível em <<http://www.agb.org.br/evento/download.php?idTrabalho=2047>>. Acesso em 20 de maio de 2016.

REZENDE, Denis Alcides; CASTOR, Belmiro Valverde Jobim. **Planejamento estratégico municipal**: empreendedorismo participativo nas cidades, prefeituras e organizações públicas. 2. ed. Rio de Janeiro: Brasport, 2006.

SÁ, Andréa. **Projeto Masterplan - Manhuaçu**. [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por <[andrea.sa@lider.com](mailto:andrea.sa@lider.com)> em 17 de maio 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de.; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais**. São Paulo: UNESP, 2004, p. 15-23.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. **Planejamento integrado de desenvolvimento natureza, validade e limites**. 1991. TERRA LIVRE — AGB. São Paulo, nº 10. p. 123-139, janeiro/julho, 1992.

VARGAS, Diego Boehlke; THEIS, Marcos. **Planejamento regional no Brasil no período recente**: a política nacional de desenvolvimento regional. 2013. 25 f. Dissertação (Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional) - Universidade Regional de Blumenau, Blumenau, 2013. Disponível em <<http://necat.ufsc.br/files/2011/10/lvoo-2014.pdf>>. Acesso em 17 de abril de 2016.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999.