

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

ANITA DE MATOS VALDONADO DOS SANTOS

**PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA:
NOVAS RELAÇÕES DE VIDA E CIDADANIA NO BAIRRO DA PERIFERIA**

CAMPO GRANDE – MS

2021

**PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA:
NOVAS RELAÇÕES DE VIDA E CIDADANIA NO BAIRRO DA PERIFERIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Lucia Torrecilha

CAMPO GRANDE

2021



ATA DA SESSÃO DE DEFESA E AVALIAÇÃO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)
DO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO DA
FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA - 2021-2

No mês de dezembro do ano de dois mil e vinte e um, reuniu-se por meio de videoconferência (plataformas Microsoft TEAMS ou Google MEET) a Banca Examinadora, sob Presidência da Professora Orientadora Maria Lúcia Torrecilha, para avaliação do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo e Geografia da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul em acordo aos dados descritos na tabela abaixo:

DATA, horário e local da apresentação	Nome do(a) Aluno(a), RGA e Título do Trabalho	Professor(a) Orientador(a)	Professor(a) Avaliador(a) da UFMS	Professor(a) Convidado(a) e IES
03 de dezembro de 2021 Horário - 14h as 15:20 Campo Grande, MS	Anita de Matos Valdonado dos Santos (2014.2101.005-4) Tema: Plano de Bairro da Moreninha: Novas Relações de vida e cidadania no bairro da periferia	Maria Lucia Torrecilha	Lusianne de AzamorTorres	Renata Nagy

Após a apresentação do Trabalho de Conclusão de Curso pela acadêmica Anita de Matos Valdonado dos Santos, os membros da banca examinadora teceram suas ponderações a respeito da estrutura, do desenvolvimento e produto acadêmico apresentado, indicando os elementos de relevância e os elementos que couberam revisões de adequação (relacionadas em anexo).

Ao final a banca emitiu o seguinte CONCEITO para o trabalho: APROVADO

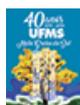
Assinam eletronicamente os membros da banca examinadora.

Ata homologada pela Coordenação de Curso e pela Coordenação da disciplina de TCC.

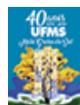
Campo Grande, dezembro de 2021.

Prof. Dr. Jose Alberto Ventura Couto
Coordenador do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo (FAENG/UFMS)

Prof. Dr. Gutemberg dos Santos Weingartner
Coordenador da Disciplina Trabalho de Conclusão de Curso (TCC)



Documento assinado eletronicamente por **Maria Lucia Torrecilha, Professora do Magistério Superior**, em 13/12/2021, às 22:08, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gutemberg dos Santos Weingartner, Professor do Magisterio Superior**, em 17/12/2021, às 11:08, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **Jose Alberto Ventura Couto, Professor do Magisterio**



Superior, em 17/12/2021, às 14:51, conforme horário oficial de Mato Grosso do Sul, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufms.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **2991726** e o código CRC **86EC3D49**.

FACULDADE DE ENGENHARIAS, ARQUITETURA E URBANISMO E GEOGRAFIA

Av Costa e Silva, s/nº - Cidade Universitária

Fone:

CEP 79070-900 - Campo Grande - MS

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço a minha orientadora Profa. Dra. Maria Lucia Torrecilha, por todos os aprendizados, não somente neste Trabalho de Conclusão de Curso, mas ao longo de toda a minha jornada acadêmica, serei eternamente grata e a terei sempre como exemplo de profissional

Gostaria de registrar o meu reconhecimento à minha família, pois acredito que sem o apoio deles esse desafio teria sido bem mais difícil de vencer, em especial agradeço a minha mãe, Maria do Socorro, por ter sempre me incentivado aos estudos, me formado para a vida e por suas palavras de incentivo nos momentos mais difíceis, boa parte do que sou hoje devo a ela.

Aos meus colegas e amigos de curso que dividiram comigo vários momentos de aprendizado, com os quais pude trocar conhecimentos e vivenciar diversos momentos importantes e aos meus amigos em geral pelo apoio e parceria.

Enfim, agradeço a todos que de algum modo contribuíram para a realização desta pesquisa.

RESUMO

O trabalho tem como tema a elaboração de um Plano de Bairro para a Moreninha, situada na região urbana do Bandeira, em Campo Grande - MS, um dos bairros mais populosos de Campo Grande, com um grande crescimento socioeconômico e que necessita ser devidamente acompanhado de planejamento urbano e ambiental. Para cumprir com o objetivo foram feitos levantamentos dos processos de planejamento urbano no Brasil e em Campo Grande da década de 1960 até os dias atuais, e das principais legislações urbanas vigentes, de teóricos que tratam dos conceitos que foram abordados no trabalho, entre os principais cito o plano de bairro e a agricultura urbana, levantamento de campo com aplicação de questionários com moradores e análises urbanísticas, ambientais, socioeconômicas, das normas legais e também de referências projetuais. Através desse processo estabeleceu-se as bases para os Projetos e Diretrizes Urbanas a serem elaboradas no Plano de bairro da Moreninha, tendo como principal enfoque a elaboração de um novo parcelamento, o Jardim das Hortas, voltado para Agricultura Urbana. Espera-se com este trabalho atender as necessidades dos moradores, potencializar as qualidades do bairro e dar soluções aos problemas urbanos existentes, assim como contribuir com uma metodologia mais participativa e holística de planejamento urbano em substituição aos modos tradicionais e mais tecnocráticos aplicados na cidade e no país.

Palavras-chave: Planejamento Urbano. Periferia. Plano de Bairro. Moreninha. Agricultura Urbana.

ABSTRACT

The project theme is the elaboration of a Neighborhood Planning for Moreninha, located in the urban region of Bandeira, in Campo Grande/MS, one of the most populous areas in Campo Grande, which has a great socioeconomic development that needs to be accompanied by urban and environmental planning. To accomplish the objective, surveys of the urban planning processes in Brazil and in Campo Grande from the 1960s to the present day were made, and analysis of current legislation was carried out, as well as the study of theorists who deal with the concepts that were approached in the thesis, in which it can be mentioned the Neighborhood Planning, Urban Agriculture, field survey with residents, urban, environmental and socioeconomic analysis, as well as design references. Through this process, the bases for the Urban Projects and Guidelines to be elaborated in the Moreninha Neighborhood Plan were established, with the main focus being the elaboration of a new subdivision called Jardim das Hortas, focusing on Urban Agriculture. It is expected with this work to meet the needs of residents, enhance the qualities of the neighborhood and provide solutions to existing urban problems, as well as contribute to a more participatory and holistic methodology of urban planning to replace the traditional and more technocratic ways applied in the city and in the country.

Keywords: Urban Planning. Suburb. Neighborhood Planning. Moreninha. Urban Agriculture

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Ilustração de conceito de Unidade Ambiental	38
Figura 2 - Croqui da relação da moradia com comércio e serviços locais	39
Figura 3 – Dimensões de Intervenções da Revitalização Urbana	43
Figura 4 - Unidades Ambientais de Moradia (UAM's) do Distrito de Perus	52
Figura 5 - Plano de Bairro do Distrito de Perus - UAM 1	54
Figura 6 - Localização da área de estudo em Campinas (SP)	55
Figura 7 - Proposta de Requalificação Urbana em bairro de Campinas (SP)	56
Figura 8 - Projeto Urbano de Uso Habitacional e Agrícola em Trecho do Bairro	56
Figura 9 - Perfil de Elevação Transversal do Bairro Moreninha	95
Figura 10 - Perfil de Elevação Longitudinal do Loteamento Jardim Nova Jerusalém	96

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Gênero dos moradores.....	111
Gráfico 2 - Idade dos moradores.....	111
Gráfico 3 – Escolaridade dos moradores	111
Gráfico 4 - Tempo de Moradia no Jardim Nova Jerusalém	112
Gráfico 5 - Ocupação dos moradores	112
Gráfico 6 - Local de Estudo	113
Gráfico 7 - Local de Trabalho	113
Gráfico 8 - Profissão ou Setor de Trabalho dos moradores	114
Gráfico 9 - Principais Problemas do Jardim Nova Jerusalém e Bairro Moreninha ..	115
Gráfico 10 - Principais Necessidades dos Moradores do Jardim Nova Jerusalém .	116
Gráfico 11 - Serviços e Situações relacionadas à Coleta de Lixo	116
Gráfico 12 - Facilidade de Acesso aos Equipamentos Comunitários	117
Gráfico 13 - Principais Meios de Transporte	118
Gráfico 14 - Principais Problemas do Transporte Coletivo.....	118
Gráfico 15 - Principais Usos das Ruas e Calçadas do Jardim Nova Jerusalém.....	119
Gráfico 16 - Relação com o Córrego Poção e sua Mata	120
Gráfico 17 - Sobre o que é um Plano de Bairro.....	120

LISTA DE MAPAS E QUADROS

Mapa 1 - Localização de Mato Grosso do Sul e do Município de Campo Grande	57
Mapa 2 - Município de Campo Grande com a indicação de seus Distritos	58
Mapa 3 - Distrito-sede (Cidade) de Campo Grande e suas Regiões Urbanas	59
Mapa 4 - Regiões Urbanas e Bairros, com destaque para o Bairro Moreninha (em linha vermelha delimitando seu perímetro)	61
Mapa 5 - Evolução dos Loteamento aprovados no Bairro Moreninha.....	63
Mapa 6 - População da Moreninha, segundo Censo do IBGE de 2010	67
Mapa 7 - Índice de Exclusão Social do Bairro Moreninha	68
Mapa 8 - Carta Geotécnica do Bairro Moreninha	70
Mapa 9 - Carta de Drenagem do Bairro Moreninha	71
Mapa 10 - Macrozoneamento do Bairro Moreninha	74
Mapa 11 - Zoneamento do Bairro Moreninha.....	76
Mapa 12 - Zoneamento Ambiental do Bairro Moreninha	78
Mapa 13 - Zoneamento Ambiental do Bairro Moreninha	79
Mapa 14 - Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) do Bairro Moreninha	80
Mapa 15 - Zonas Especiais de Interesse Econômico e.....	81
Mapa 16 - Carregamento Geral do SIT em horário de pico em 2009.....	88
Mapa 17 - Carregamento no Terminal Santana Nogueira (Moreninhas) em 2009....	88
Mapa 18 - Hierarquização Viária no Bairro Moreninha.....	91
Mapa 19 - Transporte público no Bairro Moreninha	92
Mapa 20 - Uso e Ocupação do Solo no Bairro Moreninha	94
Mapa 21 - Topografia do Bairro Moreninha com destaque	95
Mapa 22 - Cobertura da Rede de Esgoto no bairro Moreninha.....	97
Mapa 23 - Pavimentação no bairro Moreninha.....	98
Mapa 24 - Coleta de Lixo e Coleta Seletiva no bairro Moreninha	99
Mapa 25 - Localização das EMEI's no Bairro Moreninha	101
Mapa 26 - Localização de Escolas Municipais e Estaduais no Bairro Moreninha ...	103
Mapa 27 - Localização da Unidades de Saúde e Assistência Social no Bairro Moreninha	106
Mapa 28 - Localização das Unidades de Segurança Pública no Bairro Moreninha	107
Mapa 29 - Localização dos Equipamentos de Lazer no Bairro Moreninha	109
Mapa 30 – Situação Urbana Atual e Principais Problemas identificados no Bairro Moreninha	123
Mapa 31 – Macrozoneamento, Zoneamento e Zona Especial de Interesse Ambiental	125
Mapa 32 – Hierarquização Viária proposta para o Bairro Moreninha.....	126
Mapa 33 – Zona de Agricultura Urbana, ZEIE, ZEIS 2 e ZEIA 1	128
Mapa 34 – Equipamentos Comunitários propostos para o Bairro Moreninha	129
Mapa 35 – Infraestrutura urbana básica proposta para o Bairro Moreninha	130

Mapa 36 – Plano de Bairro para a Moreninha com suas Diretrizes e Projeto Urbanos	131
--	-----

Quadro 1 - Tipos de Sistemas de Agricultura Urbana e Peri-Urbana.....	47
Quadro 2 - Destaques das Ameaças e Oportunidades	84
Quadro 3 - Resumo de Ameaças e Oportunidades.....	89
Quadro 4 – Categorias de Uso permitido por Zonas, com destaque para as Zonas presentes no Bairro Moreninha de acordo com a proposta.....	124

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados Populacionais dos Distritos do Município de Campo Grande	59
Tabela 2 – Infraestrutura Urbana Básica na Cidade Campo Grande	60
Tabela 3 – Perfil Demográfico da Região Urbana do Bandeira, com destaque para o Bairro Moreninha (delimitada pelo retângulo vermelho)	64
Tabela 4 - Mapeamento dos Índices de Exclusão Social em Campo Grande - MS, com destaque para o Bairro Moreninha (delimitado pelo retângulo vermelho)	66
Tabela 5 - Índices e Instrumentos Urbanísticos aplicáveis a Zona,	76
Tabela 6 - Taxa de Relevância Ambiental, com destaque para a Zona Ambiental 4	77
Tabela 7 - Comparativo de bicicletas, carros e motos nos pontos pesquisados	83
Tabela 8 - Características do Transporte Público Municipal	86
Tabela 9 – Índices e Instrumentos Urbanísticos – Lotes Mínimos – Recuos Mínimos, com destaque para as Zonas presentes no Bairro Moreninha	125

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 JUSTIFICATIVA.....	15
1.2 OBJETIVOS.....	16
1.2.1 Objetivos Gerais	16
1.2.2 Objetivos Específicos.....	16
1.3 METODOLOGIA	17
2 BASES TEÓRICAS.....	19
2.1 POLÍTICA URBANA NO BRASIL: DÉCADA DE 1960 A 1980.....	19
2.2 A PARTIR DA CONSTITUIÇÃO DE 1988 – POLÍTICA URBANA	22
2.3 PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO SOCIAL NO BRASIL.....	30
2.4 LEGISLAÇÕES URBANAS NACIONAIS.....	33
2.4.1 Estatuto da Cidade e Plano Diretor.....	33
3 BASES CONCEITUAIS.....	36
3.1 PLANO DE BAIRRO	37
3.1.1 Plano de Bairro através das Unidades Ambientais de Moradia	37
3.1.2 Carta do Novo Urbanismo	41
3.1.3 Requalificação e Revitalização Urbana	42
3.2 AGRICULTURA URBANA	46
4 REFERENCIAS PROJETUAIS	51
4.1 PLANO DE BAIRRO DE PERUS – SÃO PAULO (SP).....	51
4.2 PLANO DE BAIRRO COM PRODUÇÃO AGRÍCOLA – CAMPINAS (SP).....	54
5 MUNICÍPIO, CIDADE E BAIRRO.....	57
5.1 LOCALIZAÇÃO E DADOS POPULACIONAIS DO MUNICÍPIO E DISTRITOS DE CAMPO GRANDE.....	57
5.2 DADOS SOCIECÔNOMICOS DA CIDADE DE CAMPO GRANDE.....	60
5.3 BAIRRO MORENINHA – LOCALIZAÇÃO, DADOS POPULACIONAIS, SOCIAIS E ECONOMICOS.....	60
5.3.1 Localização e Evolução Urbana.....	61
5.3.2 Aspectos Populacionais e Socioeconômicos.....	63
6 LEGISLAÇÕES URBANAS DE CAMPO GRANDE APLICADAS AO BAIRRO MORENINHA.....	69
6.1 CARTA GEOTÉCNICA	69
6.2 CARTA DE DRENAGEM	70
6.3 PLANO DIRETOR.....	72
6.3.1 Macrozoneamento Urbano	74
6.3.2 Zoneamento Urbano (Lei de Uso e Ocupação do Solo)	75
6.3.3 Zoneamento Ambiental.....	77
6.3.4 Zonas Especiais de Interesse Ambiental	78
6.3.5 Zonas Especiais de Interesse Social	80

6.3.6 Zonas Especiais de Interesse Econômico, Zonas de Centralidade e Eixos de Adensamento	81
6.4 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA	82
7 BAIRRO MORENINHA – ESTUDO URBANÍSTICO	90
7.1 MOBILIDADE URBANA	90
7.1.1 Hierarquização Viária.....	90
7.1.2 Transporte Coletivo.....	91
7.2 CONDIÇÕES FÍSICO-URBANAS.....	92
7.2.1 Uso e Ocupação do Solo	93
7.2.2 Topografia.....	94
7.3 INFRAESTRUTURA URBANA BÁSICA	96
7.3.1 Rede de Esgoto	96
7.3.2 Pavimentação	97
7.3.3 Coleta e Coleta Seletiva de Lixo	98
7.4 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS	100
7.4.1 Equipamentos de Educação Infantil.....	100
7.4.2 Equipamentos de Ensino Fundamental e Médio (Escolas Municipais e Estaduais)	101
7.4.3 Equipamentos de Saúde e Assistência Social	104
7.4.4 Equipamentos de Segurança Pública	106
7.4.5 Áreas Verdes e Equipamentos de Lazer (Parques e Praças).....	107
7.5 ESTUDO DE CAMPO	109
7.5.1 Objetivos da Aplicação do Questionário	109
7.5.2 Tabulação e Análises das Entrevistas	110
7.5.3 Conclusões sobre o Estudo de Campo.....	121
7.6 PRINCIPAIS PROBLEMAS DIAGNOSTICADOS NO BAIRRO MORENINHA	122
8 PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA – DIRETRIZES URBANAS	124
8.1 MACROZONAS, ZONAS URBANAS E ZEIA	124
8.2 HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA.....	126
8.3 ZONAS ESPECIAIS – ZONA DE AGRICULTURA URBANA, ZEIS, ZEIE E ZEIA 127	
8.4 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS	128
8.5 INFRAESTRUTURA URBANA	129
8.6 SÍNTESE DO PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA – DIRETRIZES E PROJETOS URBANOS	131
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	132
REFERÊNCIAS.....	133

1 INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira sempre se relacionou diretamente com o modelo de desenvolvimento econômico existente no país e com a lógica capitalista, elitista e da especulação imobiliária que rege o uso do espaço urbano nas cidades brasileiras.

O processo de industrialização, aumento de vagas de trabalhos nas cidades e inovações nas comunicações (telefone, televisão etc.), uso de automóvel entre outros que se iniciaram na década de 40 começaram a atrair um enorme contingente populacional do meio rural para o meio urbano, gerando um rápido crescimento e inchaço nas principais cidades.

Entre as décadas de 1940 e 1980 o Brasil vivenciou um intenso processo de urbanização, grandes obras públicas, crescimento econômico e normalmente se atribui a este acelerado êxodo do meio rural para o meio urbano e todo este contexto socioeconômico o processo de crescimento desordenado das cidades.

Arquitetos e Urbanistas como Ermínia Maricato (2000) consideram como essencial para este processo de crescimento das periferias a lógica da cidade enquanto mercadoria, produto no qual a renda define quais espaços da cidade o indivíduo pode ocupar e principalmente morar e no qual a concentração de renda permite que as camadas mais ricas possam ter total acesso a infraestrutura urbana, segurança, equipamentos públicos, espaços de lazer etc. que a cidade formal oferece.

Enquanto isso as camadas mais pobres que não possuem renda para habitar os bairros e regiões melhor estruturados e, portanto, mais valorizados e caros da cidade, ficam renegadas a territórios que não oferecem esta infraestrutura e que conceituamos como a não-cidade.

O Modelo urbanístico do Modernismo, ideologia que estabelecia a separação de usos na cidade, cada vez mais espaço para uso de automóveis, entre outros, surgiu em meados dos anos 1950 e propunha cidades melhor planejadas e organizadas.

Ao longo dos anos, observou-se o contrário, o urbanismo modernista contribuiu para processos de esvaziamento e desvalorização dos espaços públicos de lazer nas cidades, problemas de mobilidade, poluição, sedentarismo, insegurança etc., processos estes que foram previamente percebidos por Jane Jacobs (1961).

Gerando os problemas já citados e, aprofundando os derivados da questão econômica, entre os exemplos podemos citar Brasília, a cidade planejada modernista foi cooptada pelas camadas ricas e a mesma lógica de segregação urbana foi

replicada fazendo com que as camadas pobres passassem a gerar periferias e favelas ao seu redor, que ficariam conhecidas como cidades-satélites.

A cidade de Campo Grande-MS teve seu processo de urbanização iniciado em meados de 1910 com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e com o primeiro projeto de planta urbana junto a diretrizes de ordenamento do solo feito neste período pelo Engenheiro Temístocles Pais de Sousa Brasil.

Até 1960 a cidade tinha um crescimento mais ordenado, porém já havia um perímetro urbano generoso, com vazios urbanos e áreas militares que restringiam a expansão da cidade em direção ao leste, havia uma proximidade da maioria dos bairros com relação ao centro da cidade.

Ao ocorrer a divisão do estado e se criar Mato Grosso do Sul em 1977 a cidade de Campo Grande se torna sua capital e o processo de crescimento totalmente desordenado se inicia com a chegada de uma grande quantidade de pessoas em busca de trabalho e melhor qualidade de vida considerando o maior desenvolvimento econômico na recém-criada capital.

Para lidar com este rápido crescimento populacional, começam a ser projetados conjuntos habitacionais populares completamente desconectados do tecido urbano da cidade e que estavam inicialmente fora de seu perímetro, como o Conjunto José Abrão entre os anos 70 e 80, e o Conjunto Habitacional Moreninha, criado em 1981.

Estes processos de política habitacional desassociada do planejamento urbano, fizeram com que houvesse um aumento desproporcional do perímetro urbano, multiplicação de vazios urbanos, tecido urbano desconexo e diversos problemas de infraestrutura urbana e de mobilidade em uma cidade tão espalhada.

O presente trabalho faz a análise da política urbana no Brasil tendo como recorte a metade do século XX (década de 1960) aos tempos atuais, levando em consideração a concepção da lógica capitalista de produção da cidade, os processos de segregação social e urbana, a concepção modernista de urbanismo, as legislações e iniciativas públicas, além do papel do Estado no planejamento das cidades.

Com a análise de dados físicos, sociais, demográficos e econômicos de Campo Grande e do Bairro Moreninha, bem como estudos de campo, almeja-se a compreensão dos processos de exclusão e problemas urbanos ali existentes, propondo-se diretrizes e projetos urbanos que visem a solução e a reversão deste cenário de segregação urbana, bem como a melhoria da qualidade de vida de sua

população e a busca da efetivação do direito a cidade e seus componentes estabelecido pelas legislações já existentes.

1.1 JUSTIFICATIVA

O bairro Moreninhas é o 6º mais populoso de Campo Grande (CENSO IBGE,2010), conta com cerca de 22.000 habitantes, o bairro foi escolhido por se enquadrar dentro do tema tratado, sendo um dos principais bairros da cidade e estar inserido em contexto de segregação urbana e socioeconômica, além de ter sido um dos primeiros bairros a surgir dentro do processo de periferização da cidade.

Apesar de melhorias que puderam ser observadas no bairro ao longo dos anos 90 e 2000, com a instalação de um parque, asfaltamento, rede de esgoto, surgimento de amplo comércio varejista e instalação de equipamentos públicos diversos como, postos de saúde, clínica odontológica, escolas, creches, delegacia de polícia e de serviços como bancos, lotéricas, entre outros.

Estas melhorias acima citadas se restringiram apenas aos loteamentos mais consolidados do bairro como os loteamentos Cidade Morena e Moreninha 1, 2 e 3, e mesmo assim parte delas, principalmente quando se trata de espaços de lazer, caso das praças, são subutilizados e insuficientes para atender a demanda da população, além da insuficiência de equipamentos como creches e inexistência de atividades culturais e eventos que possam dar mais vida aos espaços públicos do bairro.

Os loteamentos mais recentes, como o Jardim Nova Capital, Jardim Nova Jerusalém, Santa Felicidade, Moreninha 4, por exemplo, que surgiram na 1º ou 2º décadas dos anos 2000 não tiveram melhor planejamento em comparação com o surgimento dos já consolidados.

Nestes, o uso predominante é residencial e há sérios problemas na infraestrutura urbana básica como: ausência de asfalto, esgoto, drenagem e também de equipamentos públicos, como as EMEI's (creches), que necessitam estar mais próximas do local de moradia para atendimento da demanda local, bem como as áreas de lazer e comércios e serviços de primeira necessidade.

Outra problemática principal do bairro é a mobilidade urbana e os acessos a ele, já que o bairro tem apenas um acesso pela Av. Gury Marques e alguns parcelamentos não tem uma cobertura adequada de transporte público, ou seja, linhas e pontos de ônibus próximos, além da ausência de calçadas, que dificultam a locomoção de pedestres, principalmente de cadeirantes.

Outro fator importante para a escolha da área, é a relação de sua autora com ele, pois é uma de suas moradoras, que vive os problemas ali existentes, e, portanto, mais do que um mero estudo de caso, se trata de uma proposta de intervenção que altere a realidade da qual ela faz parte e de sua própria comunidade, da união dos aspectos sensoriais, empíricos e técnicos, e da necessidade de buscar a inversão de uma lógica de segregação e marginalização existente aonde mora e em sua cidade.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivos Gerais

- Elaborar um Plano de bairro com diretrizes urbanas afim de solucionar os problemas e valorizar as potencialidades do Bairro Moreninha e realizar projetos urbanísticos dentre as principais diretrizes elencadas, destacando a elaboração de um novo Parcelamento, o Jardim das Hortas, voltado para Agricultura Urbana.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Compreender e analisar a política de planejamento urbano praticada no Brasil e em Campo Grande da década de 1960 aos tempos atuais.

- Compreender os processos de segregação social e urbana e de periferização nas cidades brasileiras.

- Conhecer e analisar os aspectos sócio-demográficos e a relação socioeconômica entre Campo Grande e bairro Moreninha

- Elaborar Diagnóstico e Análise do Bairro Moreninha considerando as legislações urbanas de Campo Grande.

- Aplicar um questionário com recorte nos moradores do Parcelamento Jardim Nova Jerusalém, local de moradia da autora, de modo a entender a percepção dos moradores com relação ao Parcelamento e ao Bairro como um todo.

- Sistematizar os resultados obtidos na área objeto de estudo, os principais problemas e potencialidades do bairro, tendo como base as minhas análises e o apontado pelas entrevistas com os moradores.

- Estudar precedentes conceituais e referências projetuais exitosas em situações semelhantes, afim de melhor embasar e enquadrar o Plano Urbanístico.

- Fomentar novas formas de planejamento urbano, técnicas, mas ao mesmo tempo interdisciplinares, holísticas e com participação popular afim de viabilizar soluções mais efetivas aos problemas socioeconômicos, ambientais e urbanos presentes nas cidades brasileiras e mais visíveis nas periferias das cidades.

1.3 METODOLOGIA

A metodologia utilizada é referenciada em pesquisa bibliográfica em livros, sites, artigos e periódicos que contenham informações relevantes a respeito do tema e embasem teoricamente e conceitualmente a pesquisa, e terá por referências, autores como Ermínia Maricato, Candido Malta, entre outros, além de legislações urbanas nacionais e municipais para embasamento do trabalho.

Outra etapa será o levantamento de dados físicos, demográficos, socioeconômicos e urbanos de Campo Grande e do bairro Moreninha com o intuito de aprofundar conhecimentos e recolher informações que auxiliem nas propostas urbanísticas a serem feitas posteriormente na área.

Este levantamento será feito através do uso de cartas, mapas e legislações produzidos pela prefeitura de Campo Grande, e complementação desses dados pela autora se tratando do bairro objeto de estudo.

Junto do levantamento citado anteriormente também haverá estudo de campo com levantamento fotográfico, observações sensoriais, aplicação de questionários e entrevistas com moderadores, para compreender as reais necessidades da população, e utilizar destes conhecimentos para a proposição das diretrizes urbanísticas.

Simultaneamente serão observadas e estudadas bases conceituais e referências projetuais dentro do contexto brasileiro e sul-americano que tenham relação com contexto socioeconômico, urbano da área objeto de estudo e possam melhor enquadrar e embasar a proposta.

Por fim será elaborado um Plano Urbanístico para o bairro Moreninha com diretrizes urbanas nos eixos de Macrozoneamento e Zoneamento Urbano, Zonas Especiais, Equipamentos Comunitários, Hierarquia Viária, Mobilidade Urbana e Infraestrutura Urbana.

Dentre as diretrizes, serão elencadas as principais para elaboração de projetos urbanos, os quais estarão englobados na produção de um projeto de loteamento, o Jardim das Hortas, com foco em agricultura urbana juntamente de outros usos como residencial, comercial, industrial, misto, áreas de lazer e equipamentos comunitários.

2 BASES TEÓRICAS

Neste capítulo faço uma apresentação e análises sobre o processo de planejamento urbano dentro de um recorte temporal, da década de 1960 aos dias atuais, dos processos de segregação socioeconômica e espacial atrelados a este processo, bem como das principais legislações urbanas vigentes no país.

2.1 POLÍTICA URBANA NO BRASIL: DÉCADA DE 1960 A 1980

A política urbana neste período foi marcada pela criação de órgãos exclusivos para tratar de habitação e urbanismo e pelo grande crescimento do financiamento público de moradias populares, que visavam o combate ao déficit habitacional crescente no país e planos urbanísticos cada vez mais detalhados e contendo diretrizes de ação nos mais variados níveis de governo com a compreensão de que o planejamento urbano solucionaria o crescimento desordenado das Cidades.

Em 1964, após o golpe militar, o governo passou a ter como prioridade a questão habitacional e com isso criou o Sistema Financeiro de Habitação e o Banco Nacional de Habitação (SFH/BNH) que visava diminuir e até mesmo zerar o déficit habitacional brasileiro e tinha como objetivo o financiamento de casas populares para as camadas de menor renda do país.

Ao longo desses anos até 1974 o sistema de financiamento da casa própria foi recebendo cada vez mais capital através do uso de parte dos fundos do FGTS e do recém-criado Sistema Brasileiro de poupança e empréstimos, fazendo com que no ano citado o BNH tivesse 30 bilhões de cruzeiros, o que possibilitaria o cumprimento da meta de superar o déficit habitacional no País. (BOTEGA, 2007, p.68).

O que se observava, era o contrário, em 1971 somente 24% da demanda populacional foi atendida e, portanto, o sistema se mostrava ineficiente, e um dos principais responsáveis por estes problemas era a sua lógica de funcionamento sempre aliada a iniciativa privada e ao mercado imobiliário. (BOTEGA, 2007, p.68).

Diferentemente do objetivo inicial grande parte dos financiamentos foram feitos para família com renda acima de 12 salários mínimos, sendo que esta faixa de renda não era a mais afetada pelo déficit habitacional e sim as de até quatro salários mínimos que constituíam 55% da demanda habitacional do país, entre 1964 e 1977

foram investidos 135 bilhões de cruzeiros, financiando 1.739.000 habitações e a maioria para famílias de alta renda (BOTEGA, 2007, p.69).

Outro problema do SFH/BNH se referia aos locais de implantação dos projetos habitacionais nos casos em que se destinou o financiamento para as camadas de menor renda, pois se localizavam em locais distantes do centro da cidade, sem infraestrutura urbana consolidada, contando apenas com fornecimento de água e energia elétrica, sem asfalto, rede de esgoto e acesso adequado a equipamentos públicos e transporte público.

Foi também no regime militar que se iniciou a organização de uma política de Planejamento Urbano no país através da elaboração de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU, durante o Governo Geisel em 1973 e com a criação de diversos órgãos federais especializados nestes temas, entre eles, a Secretaria de Articulação entre Estados e Municípios – SAREM e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU. (VAINER et al., 2002, p.138).

Mais adiante foi criada a Comissão Nacional de Política Urbana e Regiões Metropolitanas (CNPU), organismo que visava incorporar as regiões metropolitanas - criadas pela Lei Complementar nº 14 de 1974 - ao sistema de planejamento urbano e municipal. A CNPU controlava o Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano (FNDU) e o Fundo Nacional de Transporte Urbano (FNTU).

Em 1975, o SFH/BNH que já não contemplava como prometido a moradia popular passa por uma reformulação no qual o seu caráter de financiamento de moradia para a população mais pobre desaparece totalmente e se fixa 5 salários mínimos como renda mínima para adesão ao programa, excluindo definitivamente a população mais pobre do acesso a casa formal. (BOTEGA, 2007, p.69).

O SFH/BNH acaba definitivamente em 1986 devido a não estar mais de acordo com sua missão inicial e pela dependência do FGTS e do pagamento das prestações pelos seus clientes, devido a este período ter sido marcado por grave crise econômica, desemprego e desvalorização do salário, era impossível mantê-lo dentro dos moldes de funcionamento durante o “milagre econômico” da Ditadura Militar. (BOTEGA, 2007, p.70)

Além das problemáticas a nível nacional, os governos estaduais e municipais não enfrentaram a questão fundiária, deixando o planejamento urbano a mercê de interesses da especulação imobiliária e se desfocando dos vazios urbanos (que se valorizam com os investimentos feitos ao seu redor e pela localização mais próxima

ao centro), atendendo assim exclusivamente aos interesses do mercado e fazendo com que os vazios urbanos se multiplicassem nas cidades. (Maricato, 2001, p.21).

Por sua vez, a população pobre é colocada em áreas afastadas e precárias, além do aumento de custos que se passa a ter com a futura expansão de infraestrutura urbana na cidade para atender a estes novos espaços. (Maricato, 1987, Apud Maricato, 2001, p.21).

As décadas de 70 e 80 foram marcadas por diversas iniciativas de políticas urbanas e de habitação nas cidades brasileiras, mas que partiam somente da esfera pública federal e que não continham participação da sociedade civil nos processos de decisão e elaboração de propostas, principalmente das classes mais excluídas da cidade formal e dos movimentos populares de luta por moradia e reforma urbana.

Além disso havia uma falta de relação e conexão entre as diferentes áreas de planejamento urbano: rede de água, energia elétrica, saneamento básico, pavimentação, transporte público, equipamentos públicos e moradia.

A época foi marcada por uma explosão demográfica nos grandes centros brasileiros, com crescimento das periferias, somando-se também ao crescimento das cidades do interior próximas às capitais e resultando em processos de conurbação e formação de Regiões Metropolitanas.

As regiões metropolitanas ampliaram os problemas já existentes como déficit habitacional, bairros precários, ou seja, sem pavimentação, saneamento básico, equipamentos públicos e principalmente em termos de transporte e mobilidade, já que a oferta de emprego permanecia no centro das grandes cidades e estas periferias e cidades próximas constituam cidades – dormitório.

Por sua vez o planejamento da cidade estava cada vez mais alheio aos interesses da população e voltado para uma ótica empresarial e funcional que não propunha soluções aos problemas reais da cidade, mas sim formas de deixar pontos estratégicos da cidade do ponto de vista turístico e comercial melhor estruturados para o benefício dos empresários e capital estrangeiro.

A década de 1970 para 1980 marcou uma grande convergência entre entidades técnicas da área urbanística, o ambiente universitário e movimentos sociais, que teve como ápice de mobilização pela reforma urbana a Cidade de São Paulo (SOUZA, 2005, p.8 Apud A luta pelos direitos urbanos: novas representações de cidade e cidadania. Espaço & Debates, São Paulo, v. X, n.30, p. 28-41, 1990).

Mas neste contexto os técnicos e as assessorias técnicas da área tiveram grande peso na formulação de propostas, o movimento nesta época não teve tanto engajamento popular como dito por parte das lideranças e militantes da época. (SOUZA, 2005, pag.8 Apud A luta pelos direitos urbanos: novas representações de cidade e cidadania. Espaço & Debates, São Paulo, v. X, n.30, p. 28-41, 1990).

Os problemas urbanos, sociais e econômicos intensificados nesse período fizeram com que nos anos 80 - marcado pelo início da redemocratização – fossem lançadas importantes bases para a democratização da gestão, do planejamento urbano no país e para elaboração de direitos urbanos que serão garantidos posteriormente pela Constituição e pelo Estatuto da Cidade, já que a política urbana foi inserida na Constituição por meio destes movimentos de reforma urbana e como proposta de Iniciativa popular.

2.2 A PARTIR DA CONSTITUIÇÃO DE 1988 – POLÍTICA URBANA

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu o início da concretização de ideias de movimentos sociais dos anos 60,70 e 80 pela reforma urbana, propondo pela 1ª vez instrumentos urbanísticos e legais que visavam a constituição de cidades mais justas socialmente e que oferecessem melhor qualidade de vida para seus moradores.

O capítulo referente a política urbana no seu artigo 182, 1º inciso, passa a estabelecer a obrigatoriedade de um Plano Diretor para cidades com mais de 20.000 habitantes, sendo ele “o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”. (BRASIL, 1988, pag.112).

O Plano Diretor visa o estabelecimento de diretrizes e normas para a organização e gestão do solo urbano e rural, ou seja, serve para todo o município, não somente a cidade, fazendo com que os aspectos físicos e territoriais de um município atendam às necessidades sociais, econômicas e ambientais esperadas de maneira sustentável e equilibrada.

O plano diretor também necessita estar associado a outros planos e leis urbanísticas, bem como ferramentas de levantamento físico-territorial, entre eles, a lei

de uso e ocupação do solo, cartas geotécnicas e de drenagem, plano de mobilidade e hierarquia viária e plano de saneamento básico, por exemplo.

Através da constituição também se estabeleceu por lei a função social da propriedade e instrumentos que visam o combate à especulação imobiliária, por estas normalmente afetarem o ordenamento das cidades devido a manutenção de glebas/lotes sem loteamento/edificação em áreas com boa infraestrutura urbana visando a valorização destas áreas/terrenos.

A política de especulação imobiliária e também o lobby do setor imobiliário e de grandes construtoras junto ao poder público multiplica vazios urbanos pela cidade não permitindo que estas áreas de interesse do mercado sejam habitadas por uma classe de menor poder aquisitivo, que é então alocada para as periferias da cidade.

Os principais instrumentos legais para cumprimento da função social da propriedade se encontram no art.182, inciso 4º da constituição conforme abaixo:

“§ 4º É facultado ao Poder Público municipal [...], exigir, nos termos da Lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - Parcelamento ou edificação compulsórios; II - Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - Desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal [...].” (BRASIL, 1988, pag.112).

A constituição estabeleceu as premissas de políticas e legislações urbanas que foram sendo detalhadas e aprimoradas posteriormente principalmente com a implementação do Estatuto da Cidade, que só foi aprovado em 2001 e reuni os instrumentos já citados pela constituição bem como trata de novos e traz uma ênfase a participação da sociedade civil organizada no planejamento das cidades.

Anteriormente aos anos 2000, a década de 1990 marcou uma diferenciação do movimento pela reforma urbana em 2 vertentes, uma mais tecnicista (Prefeitura, ONGs), que se baseavam em alguns estudos acadêmicos e a outra era a de movimentos de base nas favelas, bairros e suas federações. (SOUZA, 2005, pag.9).

Ao longo deste período houve uma ênfase em uso das leis e planos como forma de implementar a reforma urbana, em especial os planos diretores, com uso de instrumentos urbanísticos, jurídicos e tributários, mas sem o devido espaço de debate

e participação popular para elaboração das propostas efetivas. (COELHO, 1990; RIBEIRO, 1990; SOUZA, 1993).

Nos movimentos sociais observou-se uma decadência neste período, boa parte dos movimentos sociais presentes em favelas e bairros das cidades brasileiras não levantava discussões a respeito de reforma urbana, isso tinha diversos motivos, entre eles o enfraquecimento pelo clientelismo e/ou intimidações de poderes paralelos como o do tráfico de drogas. (SOUZA, 2005, pag.9).

Entidades de associações de moradores regionais ou nacionais como a FAMERJ se tornaram decadentes e as novas que surgiram como a FAM-Rio não tinham a mesma capacidade de mobilização que as antigas, ou tinham uma dinâmica de maior dependência do Estado, como no caso da União das Associações de Moradores de Porto Alegre. (UAMPA) (SOUZA, 2005, pag.9).

Os planos diretores desta época tinham como marca o tecnocratismo e pouco espaço de participação da população na sua elaboração, o Plano Diretor Estratégico de São Paulo por exemplo, define a participação popular principal no Conselho Municipal de Política Urbana e Ambiental, mas com apenas 1/3 do total de vagas, sendo que 1/3 seria de entidades do próprio governo e outros 1/3 de entidades empresariais e de setores econômicos. (SOUZA, 2005, pag.9).

Além do problema da composição definida pelos artigos 242 e 243, o conselho também era meramente consultivo, ou seja, as sugestões e propostas ali feitas não tinham a obrigatoriedade de se tornar parte do plano diretor, havia também previsão de planos regionais, de bairro, mas sem definição da participação popular nos seus processos de elaboração. (SOUZA, 2005, pag.9).

Em 2001 ocorreram diversos debates sobre o Estatuto da Cidade e foram relevantes por dar espaço e projeção a líderes de federações nacionais ligadas a moradia e reforma urbana assim como algumas entidades de favelas e bairros, mas os debates eram majoritariamente ocupados pelas bases técnica e acadêmica e boa parte da periferia seguia alheia a estes assuntos. (SOUZA, 2005, pag.9).

A luta pela reforma urbana, direito à cidade e moradia tem grande importância pelo fato de que cada vez mais a população urbana aumenta no país, mas ao mesmo tempo evidencia-se que as suas organizações representativas (Fórum Nacional de Reforma Urbana, por exemplo,) não estavam compatíveis as demandas e organizadas tal como o MST com sua luta pela reforma agrária.

Em 2001 aprova-se o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), projeto de lei que havia sido proposto em 1988 pelo então senador Pompeu de Sousa, mas que foi engavetado e retomado em 1999 pelo senador Inácio Arruda quando assumiu a presidência da Comissão de Desenvolvimento Urbano e Interior.

O estatuto foi um importante avanço no sentido de buscar consolidar o direito à Cidade e à Propriedade e a busca por um planejamento participativo, no intuito de oferecer mais qualidade de vida urbana aos seus cidadãos.

Mas assim como os planos diretores e legislações de anos anteriores, tem uma série de inconsistências quando se trata da participação popular, dando espaço para que as prefeituras decidam se esse processo será deliberativo ou consultivo. (SOUZA, 2005, pag.13).

“Somente o Art. 4º, inciso V (que cita o referendo popular e o plebiscito, mecanismos que, de toda forma, já haviam encontrado acolhida na própria Constituição Federal), e o Art. 43, inciso IV (que cita a iniciativa popular de projeto de lei e de planos, coisa que, igualmente, já se achava prevista na Constituição)” (SOUZA, 2005, pag.13), tratam melhor da participação popular.

No geral poderia ter-se definido melhor este tema para evitar riscos de falsa ou insuficiente participação popular para se cumprir formalmente com a lei nº 10.257, o que acaba por ocorrer em nossa realidade, e o deixaria mais objetivo e preciso.

Em 2003 com a criação do Ministério das Cidades buscava-se tratar dos componentes da questão urbana de forma integrada e esta área ganha um novo status de prioridade por parte do governo federal.

Observa-se ao longo dos anos, desde a redemocratização, que houve um aumento das instâncias de participação popular no planejamento urbano em todo o país, houve a criação de mais de 27 mil conselhos gestores de políticas públicas na esfera municipal, estadual e federal; fóruns de orçamento participativo; conferências de diversas áreas e processos de consulta popular (referendos, plebiscitos) etc. (TONELLA, 2012, p.38).

Em 2003 cria-se também a Conferência das cidades e outros espaços institucionais de participação da sociedade civil nos níveis federal, estadual e municipal para elaboração de políticas urbanas, que rompem com a lógica até então existente do Estado ser o único agente envolvido neste processo e que acabava atendendo ao mercado imobiliário e setor empresarial somente.

A 1ª Conferência Nacional das Cidades foi convocada em maio de 2003 e teve várias etapas: conferências municipais com eleição de delegados para a conferência estadual e assim por diante até a fase nacional, apesar da iniciativa, houve críticas ao pouco tempo para realização de todas as etapas, o que propiciaria maior participação popular nos debates e nos levantamentos dos problemas urbanos.

Como alternativa a Conferência Nacional e para ampliar o período de debate e participação popular, cidades como Campinas, Porto Alegre, Belém, entre outras, realizaram o seu “Congresso da Cidade”. (TONELLA, 2012, p.40).

A 1ª Conferência Nacional das Cidades teve representantes de mais de 3 mil municípios e votou cerca de 1.200 propostas, com participação de 2.095 delegados, divididos entre 928 representantes do poder executivo e legislativo e 1167 da sociedade civil. (TONELLA, 2012, p.40).

O Relatório final apontou a necessidade do “acesso à terra urbana e à moradia digna, ao saneamento ambiental, à água potável, ao trânsito seguro e ao ambiente saudável”, [...], além da ênfase na “inclusão de grupos étnicos e raciais, das mulheres e da população de baixa renda”. (TONELLA, 2012, p.41).

Em geral a observação que se faz da 1ª Conferência é que não houve aprofundamento no debate dos problemas urbanos e as conclusões tratam da defesa de acesso a direitos já estabelecidos pelo Estatuto da Cidade, mas sem propor medidas de solução dos problemas urbanos e efetivação de acesso a esses direitos pela população no geral.

A maior participação da sociedade civil nestas instâncias parte da compreensão do Estado, através da luta de movimentos sociais, de que a população não somente sabe dos problemas urbanos como também é capaz de propor soluções a eles, algo que o poder público não consegue sozinho ou tem maiores dificuldades de encontrar essas soluções sem espaços mais democráticos, plurais e que necessitam ser deliberativos.

A 2ª Conferência Nacional das Cidades ocorreu em 2005 e teve maior aprofundamento que o anterior com o relatório final em seu ponto 14 elencando medidas para concretização da democracia participativa e deliberando que o antigo Ministério das Cidades garantisse:

“a) a criação dos conselhos das cidades nos municípios, no prazo máximo de um ano; b) a dotação orçamentária nos três níveis de governo, para viabilizar, financeiramente, a participação dos conselheiros dos segmentos Movimento Popular, ONGs e trabalhadores; c) o caráter deliberativo do ConCidades (garantido por lei); d) a capacitação dos conselheiros; e) a parceria com os governos locais e o Ministério Público; f) a divulgação das ações do Conselho Nacional das Cidades”. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2005).

Em 2005, essa maior participação civil gera a aprovação de um Projeto de Lei de iniciativa popular nº 2710/1992, criando o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social e o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS/FNHIS), através da Lei Federal nº 11.124/2005. (TONELLA, 2012, p.33).

Após a criação do sistema a Secretaria Nacional de Habitação estabeleceu o Plano Nacional de habitação e em 2007 estados e municípios aderem à iniciativa que buscava estabelecer uma política de Estado para a área habitacional no país.

Segundo a Fundação João Pinheiro, o déficit habitacional no Brasil em 2008 era de 5,546 milhões, sendo 83,5% na área urbana. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2011 Apud TONELLA, 2012, p.34).

Mas além da questão quantitativa, a qualitativa também é um grande problema na área habitacional em virtude da precariedade estrutural e arquitetônica das autoconstruções e também urbana pela situação de irregularidade fundiária das casas, localização em áreas insalubres e/ou com falta de acesso a infraestrutura urbana e equipamentos públicos.

“A ausência de infraestrutura urbana e saneamento ambiental é o maior problema, envolve 10,2 milhões de moradias, ou seja, 32,1% do total de domicílios urbanos do País têm pelo menos uma carência de infraestrutura (água, esgoto, coleta de lixo e energia elétrica), sendo 60,3% nas faixas de renda de até 3 salários mínimos”. (TONELLA, 2012, p.34).

Como já dito o saneamento é um dos principais problemas urbanos brasileiros e em 2007 através da Lei nº. 11.445/2007 foi construído o Plano Nacional de Saneamento Básico – PLANSAB, com as seguintes metas:

“b) superação das desigualdades por meio da universalização do saneamento (abastecimento de água potável, esgoto, manejo de resíduos sólidos e manejo de águas pluviais) [...] superação das diferentes formas de desigualdades sociais e regionais, em especial as desigualdades de gênero e étnico-raciais; c) [...] reduzir à metade, até 2015, o número de pessoas sem acesso ao abastecimento de água e ao esgotamento sanitário”. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2008).

Ao longo deste período tem-se diversos planos e leis, mas permanecem os problemas de efetivação dessas políticas públicas e em 2009 temos no cenário mundial uma grande crise econômica que afetou diversos países, em especial países europeus, com diminuição de crescimento econômico, menos receita nos tesouros nacionais, superendividamento, entre outros problemas.

E Diante deste cenário de instabilidade econômica internacional, o governo brasileiro tratou de tomar medidas para manter o crescimento econômico e os projetos estabelecidos nas políticas urbanas e principalmente habitacionais.

A agenda habitacional aliada a dinamização da economia, com geração de empregos na construção civil e área relacionadas foi estabelecida através da aprovação da Lei nº 11.977/2009, mais conhecida como Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e que contava com recursos do Fundo de Arrendamento Social e do Fundo de Desenvolvimento Social, valores de 14 bilhões de reais e 500 milhões de reais respectivamente.

Apesar de estar inserido num contexto de maior integração das políticas urbanas e habitacionais, com instâncias de participação popular e uso de instrumentos jurídicos avançados para melhor organizar a cidade de maneira sustentável e justa, o PMCMV acabou por contrariar este contexto de planejamento e repetir erros já cometidos anteriormente pelo FNH/BNH, por exemplo.

Novamente o programa concedia à iniciativa privada e grandes empreiteiras a prioridade na elaboração e execução destes projetos habitacionais e na concessão dos financiamentos junto à Caixa Econômica federal, tendo sido os responsáveis pela maior parte dos Conjuntos Habitacionais feitos no país.

Em sua maioria estes projetos foram implementados nas periferias devido ao menor custo de glebas e desassociados da rede de infraestrutura como pavimentação, sistema de esgoto, drenagem, transporte público, bem como a falta ou

insuficiência de equipamentos tais como creches, unidades básicas de saúde etc., permanecia a falta de associação entre políticas urbanas e habitacionais.

Após o lançamento do PMCMV, que seria o principal programa de uma política habitacional dos governos petistas e ainda vigente, temos em 2010 a 4ª Conferência das Cidades, com 4 eixos temáticos:

“Aplicação do Estatuto da Cidade, dos planos diretores e a efetivação da função social da propriedade do solo urbano; a integração da política urbana no território: política fundiária, mobilidade, acessibilidade urbana, habitação e saneamento; a relação entre os programas governamentais – como [...] Minha Casa, Minha Vida – e a política de desenvolvimento Urbano”. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2010).

As necessidades de efetivação das políticas urbanas e a dificuldade de colocá-las em prática, da articulação dos diversos setores que a formam, além de uma participação superficial da população foram os elementos principais desta conferência e as principais resoluções foram:

“Criação e implementação de Conselhos deliberativos, em todos os estados; Ampliação da participação popular; Obrigatoriedade de aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade para todos os municípios para efetivar a função social da propriedade; Tornar obrigatório a elaboração e implementação de Plano Diretor para todos os municípios, e apoio a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 285/09 que vincula recursos à programas de habitação”. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2010).

Ao longo deste período observa-se que não faltaram iniciativas do poder público no intuito de discutir os problemas urbanos existentes nas cidades brasileiras, de aprimorar suas políticas e ações nestas áreas, bem como uma busca por maior diálogo permanente e crescente com a população no geral.

Apesar dos avanços destes governos mais democráticos (dos anos 90 até os dias de hoje) e principalmente dos petistas, as mudanças ainda são muito lentas, as resoluções e leis não são implementadas na prática, há entraves do poder público por motivos de interesses clientelistas e/ou burocracia, certo descaso com o tema e nas esferas municipais, estaduais e federal persiste a desarticulação entre órgãos e políticas de planejamento urbano, infraestrutura urbana e habitacional.

Observa-se também não haver um plano de Estado relacionado a política urbana no país que contemple seus componentes de maneira integrada, com metas e prazos pré-definidos para viabilização das resoluções em Estados e Municípios.

São também poucas as práticas inovadoras de gestão urbana através de projetos e planos urbanos para pontos estratégicos da cidade, melhoria da mobilidade, de bairros, entre outras, sendo propostas por prefeituras e seus órgãos, com a devida participação popular.

As resoluções e leis ainda fazem parte do campo teórico e muitas vezes a população tem dificuldades em compreender abordagens como a do plano Diretor, por exemplo, fazer com que a política urbana seja mais acessível e prática também vai fazer com que a população compreenda melhor a sua importância e se engaje mais no processo de planejamento de sua Cidade.

2.3 PROCESSOS DE SEGREGAÇÃO SOCIAL NO BRASIL

O Brasil sempre foi marcado pela desigualdade social e econômica, estrutura que remonta ao período colonial e à escravidão e que mesmo após a abolição não forneceu aos negros libertos as mesmas oportunidades de moradia, trabalho e principalmente educação, que eram dadas a elite escravocrata e suas famílias bem como a população branca e urbana nas insipientes cidades brasileiras.

Mesmo após processos de modernização da política e economia e do início de uma maior urbanização nas cidades brasileiras, a segregação social continuou a ser uma característica de nossa sociedade, com as classes mais ricas tendo acesso a moradia digna, áreas com melhor infraestrutura e com acesso prioritário aos benefícios e avanços que a cidade fornecia, como rede de água encanada, saneamento básico, telefone e iluminação pública, por exemplo.

Enquanto as populações pobres foram levadas a ocupar áreas periféricas, inadequadas para moradia e insalubres, tendo sido retiradas dos espaços de interesse da elite através de iniciativas do próprio poder público, política reiterada em diversos momentos da história brasileira e que constituíram a segregação não somente socioeconômica, mas urbana que está bem demarcada nas cidades brasileiras.

Dentro deste contexto podemos citar a política higienista do final do século XIX início do século XX, que ocorreu em cidades como o Rio de Janeiro e tinham como bases o embelezamento das cidades através de grandes ruas e praças com paisagismo, obras de saneamento público para coibir epidemias ligadas a falta deste e obras de renovação visual dos edifícios principais da cidade.

Com isso se justificou a expulsão de populações que habitavam cortiços e pensões nessas regiões pois “sujavam a cidade”, suas edificações eram “feias” e insalubres, ou seja, as principais alegações para a derrubada destas habitações era de que contribuíam para a proliferação de doenças que ocorriam na época.

Essa população pobre que não tinha mais moradia e tinha sido expulsa da cidade formal, passa então a habitar os morros e encostas do Rio, bem como outros locais inadequados e não urbanizados que não eram do interesse da elite carioca, iniciando assim as primeiras favelas da cidade.

Com a revolução de 1930 o governo passa a investir na industrialização do país, mas esta transformação novamente tem como protagonista a elite brasileira na figura da recente burguesia industrial, que deixava a agricultura e passava a apoiar este processo assumindo assim protagonismo econômico e também político.

A questão fundiária, de posse da terra que antes era um problema do meio rural passa a ser também do meio urbano devido ao poder político que foi dado a esta burguesia e pela ampliação da propriedade privada da terra nas décadas seguintes. (MARICATO, 2001, p.18).

A urbanização moderna continuava atrelada ao passado colonial, agrário e desigual pelo seu início ter sido possível através da mão de obra escrava, pela pouca importância dada a força de trabalho agora livre e pela propriedade da terra se manter com a elite, o que também lhes conferia poder político mesmo nos casos em que não eram os representantes do poder público devido aos “jogos de interesse”. (MARICATO, 2001, p.18).

Em 1950 a industrialização se diversifica com a inserção do setor de bens duráveis e bens de produção e se estabelece uma dependência maior do mercado externo [...] entre os itens passamos a ter a produção do automóvel, com o maior acesso e uso do automóvel pelos cidadãos se estabelecem mudanças significativas na organização das cidades e nas moradias. (MARICATO, 2001, p.19).

O Automóvel trouxe alterações no ambiente construído, no modo de vida das pessoas, mas esta modernização continua associada a pré-modernidade, ao contexto

anterior de segregação social e isso ficava cada vez mais aparente nas moradias populares e no padrão de urbanização dos bairros periféricos. (MARICATO, 1996 Apud MARICATO, 2001, pag.19).

Entre 1940 e 1980 o PIB brasileiro cresceu 7% ao ano, no entanto a concentração de renda também aumentou apesar de uma melhoria na vida da população em geral, em especial em indicadores como mortalidade infantil e expectativa de vida.

Isso se explica em parte devido a inexistência ao longo deste período de uma política de distribuição de renda e da não-prioridade de investimentos em setores essenciais do país.

Entre estes temos a educação, que permite a formação de profissionais mais qualificados e melhorias nas condições de trabalho, bem como o aumento da renda, o transporte público que foi depreciado em prioridade ao transporte privado, as condições dos bairros, moradias e o acesso a lazer, entre outros, nas periferias que sempre destoaram da realidade dos centros e áreas nobres da cidade.

As décadas de 1960 a 1980 foram o ápice do crescimento econômico brasileiro com a implementação do 1º grande programa habitacional do país, que também financiava obras de saneamento (BNH/SFH), com grandes obras para extensão de rede de água, de sistema viário como rodovias e de geração de energia através de hidrelétricas, entre outros.

O crescimento desta época ajudou a gerar uma nova classe média urbana, mas manteve grande parte da população sem acesso a direitos civis e sociais básicos como: legislação trabalhista, previdência social, moradia e saneamento. (MARICATO, 2001, p.21).

Com a desaceleração da economia no final da década de 80 e anos 90, houve um forte impacto social, ambiental e ampliaram-se os processos de desigualdade social urbana. [...] estudo do IPEA em 2000 indicava que 33% dos pobres brasileiros moravam em metrópoles. (MARICATO, 2001, p.22).

Este contexto faz com que a qualidade de vida urbana, de acesso a cidade formal e a qualidade de serviços prestados ao cidadão esteja muito associada a renda (pois o setor público sofre com insuficiência de investimentos e a elite tem prioridade diante deste e em outros aspectos recorre ao setor privado), e por isso os direitos básicos que deveriam ser garantidos a todos, dão lugar ao privilégio para poucos.

2.4 LEGISLAÇÕES URBANAS NACIONAIS

2.4.1 Estatuto da Cidade e Plano Diretor

Após o período da redemocratização diversas legislações foram sendo propostas e aprovadas com o intuito de melhor regular o desenvolvimento das cidades, entre estas regulamentações a principal seria o Estatuto da Cidade, instrumento de Lei Federal nº 10.257, aprovado em 10 de julho de 2001 e que estabelece as diretrizes gerais da política urbana no Brasil.

Segundo a lei, ela “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

No 2º artigo suas principais premissas são garantir a 'função social' da cidade e da propriedade de acordo com algumas diretrizes gerais, entre as quais temos:

“I – [...] o direito [...] à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, [...] e ao lazer, [...]; II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade [...]; IV – planejamento do desenvolvimento das cidades [...], de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; V – oferta de equipamentos [...] comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;” (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Um dos principais itens é o inciso 6º que trata do ordenamento e controle do uso do solo, pois é uma das principais ferramentas de definição de como devem ser ocupados os lotes da Cidade, suas funções permitidas e proibições.

Os seus objetivos são: impedir o uso inadequado dos imóveis; a proximidade de usos incompatíveis; o parcelamento e uso excessivo de uma região da cidade em desacordo com sua infraestrutura urbana; a instalação de empreendimentos ou atividades sem a previsão da infraestrutura urbana correspondente; a retenção especulativa de imóvel urbano; a poluição e a degradação ambiental, além da

exposição da população a riscos de desastres naturais. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Um item essencial trata da regularização fundiária e urbanização de favelas, pois a ocupação de áreas não-urbanas, de uso restrito, de proteção ambiental ou com outras características especiais ao longo da história gerou diversas favelas, principalmente nas grandes cidades brasileiras, que não cumprem os requisitos básicos de organização urbana e tem carência de infraestrutura básica bem como de equipamentos urbanos.

No Estatuto está presente no seguinte inciso: “XIV – regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais”. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

A lei teve ao longo do tempo adições que contemplavam uso de sistemas de energia e sistema construtivo renováveis e sustentáveis, obrigatoriedade das obras de infraestrutura urbana básica e recomendações de projeto arquitetônico para as edificações, como observa-se nos seguintes incisos:

“XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos [...], nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos [...] que objetivem a redução de impactos ambientais [...] (Incluído pela Lei nº 12.836, de 2013); XVIII - tratamento prioritário às obras [...] de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento (Incluído pela Lei nº 13.116, de 2015); XIX – garantia de condições condignas de acessibilidade, utilização e conforto nas dependências internas das edificações urbanas, [...], observados requisitos mínimos de dimensionamento, ventilação, iluminação, ergonomia, privacidade e qualidade dos materiais empregados. (Incluído pela Lei nº 13.699, de 2018)”. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Em seu 2º capítulo, no artigo 4, que trata dos instrumentos da política urbana, estabelece-se a execução de planos regionais e estaduais, e a nível municipal, temos como os principais o plano diretor, legislação para uso e ocupação do solo, zoneamento ambiental e planos de desenvolvimento econômico e social. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Além da implementação de instrumentos jurídicos e políticos, definidos no inciso V do art.4, como a desapropriação, instituição de unidades de conservação, instituição de zonas especiais de interesse social, usucapião especial de imóvel

urbano, outorga onerosa, direito de preempção, entre outros. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Estes instrumentos teriam por objetivo gerar maior controle público sobre o território, permitir um uso sustentável, racional e ordenado do solo urbano, além da destinação de áreas para implementação de vias, da infraestrutura urbana básica e para usos públicos como: equipamentos comunitários, habitação popular, unidades de conservação ambiental, proteção de imóveis de interesse histórico e demais usos e equipamentos necessários ao bom funcionamento da cidade.

O capítulo 3 trata do Plano Diretor (PD), quais seriam as funções desta legislação, além dos conteúdos básicos que deve conter, o art. 40 define que deve ser uma lei municipal e é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

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.

Neste mesmo artigo, através de seus incisos temos que o PD deve ser voltado para todo o município, não somente a área urbana, deve ser revisado a cada 10 anos e que neste processo de haver audiências públicas e debates com a população e entidades representativas de diversos segmentos da sociedade, além da publicidade e livre acesso aos documentos e informações produzidas. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

O art.41 estabelece que o Plano Diretor é obrigatório para cidades com mais de 20.000 habitantes, para as que integram regiões metropolitanas e aglomerações urbanas ou que atendem a outras características específicas, em seu 2º inciso determina-se que cidades com mais de 500.000 habitantes devem produzir um plano de transporte urbano integrado, compatível com o PD ou incluído nele. (BRASIL. Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001).

Já o art.42 determina que o Plano Diretor deve possuir no mínimo: “I– a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infraestrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5o desta Lei; II – disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei (que se referem aos instrumentos políticos e jurídicos); III – sistema de acompanhamento e controle”.

Por fim, em seu Cap.4, que se dedica à Gestão Democrática da Cidade, em seu art.43, temos a determinação de alguns instrumentos para garantir a participação popular na gestão da cidade, os quais seriam:

I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II – debates, audiências e consultas públicas; III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

Conclui-se que o Estatuto da Cidade é uma legislação que aborda diferentes aspectos da política e da gestão urbana e que busca garantir cidades melhor ordenadas, mais justas e que ofereçam melhor qualidade de vida para seus cidadãos.

No entanto, 20 anos após a sua aprovação vemos pouco avanço na melhoria das condições de vida nas cidades, seja do ponto de vista urbano quanto do socioeconômico e este último se reflete na configuração espacial da urbe.

Há legislações adequadas, mas ao que tudo indica faltam instâncias governamentais comprometidas em aplicar estes instrumentos e voltadas para o interesse público, além de maior participação e organização popular para reivindicar estes direitos urbanos, afim de que se possa garantir de fato cidades mais humanas, justas e desenvolvidas.

3 BASES CONCEITUAIS

Neste capítulo abordo os conceitos urbanos que irão embasar este trabalho, ou seja, as diretrizes e os projetos urbanísticos a serem elaborados posteriormente no plano de bairro da Moreninha.

3.1 PLANO DE BAIRRO

O Plano de bairro é um conceito e plano urbanístico que prevê uma maior aproximação do cidadão com o processo de planejamento da cidade, partindo da menor escala da cidade, ou seja, a área que o cidadão mais conhece e se identifica, seu local de moradia.

Este plano é formado por diretrizes e projetos urbanos que visam melhorar as condições urbanas e até mesmo socioeconômicas da localidade e necessitam estar alicerçados em alguns referenciais teóricos urbanos, os escolhidos para este trabalho serão abordados a seguir.

3.1.1 Plano de Bairro através das Unidades Ambientais de Moradia

Candido Malta estabelece como essencial aos planos de bairro a definição de Unidades Ambientais de Moradia - UAM's - (Figura 1), locais no bairro delimitados por ruas com acesso local, ou seja, dos moradores ou com pouco acesso de passagem, permitindo a formação de "ilhas de tranquilidade", áreas com menos ruídos e maior segurança para o descanso devido dos moradores da rotina de trabalho, estudo etc. (MALTA, 2003, pag.24).

Desenho 3

O conceito de unidade ambiental de moradia.

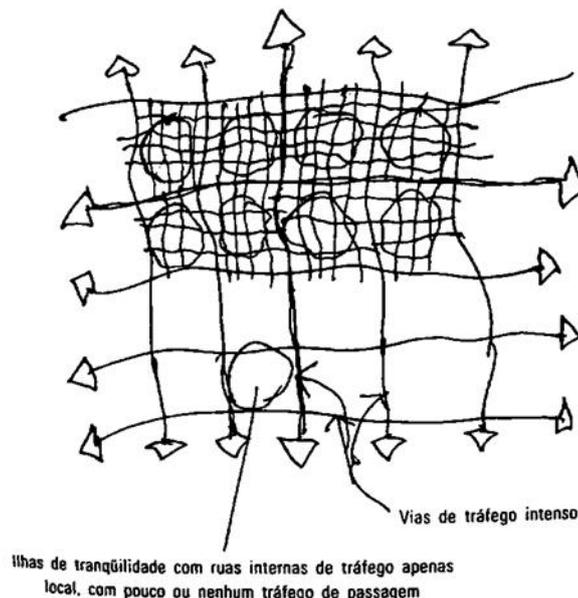


Figura 1 - Ilustração de conceito de Unidade Ambiental
Fonte: Malta (2003)

Outro ponto importante é que no entorno próximo destas unidades ambientais de moradia haja equipamentos públicos e oferta de serviços mais necessária a população para que não seja obrigada a se deslocar por longas distâncias para ter acesso a escola, posto de saúde, supermercado, entre outros.

Com relação a serviços a distância entre estes e a Moradia pode ser definida pela frequência de uso conforme define Candido Malta:

“1) O comércio e serviço de apoio imediato a moradia, que tende a ter frequência diária ou semanal de utilização, [...]. Exemplos: o açougue, [...], mercadinho, cabeleireiro [...]. 2) [...] ainda de apoio a moradia, mas de frequência menor de demanda, caracterizado como “diversificado”. Exemplos: loja de sapatos, [...], supermercado grande etc. 3) [...] de apoio a outras atividades urbanas caracterizada como típica de centros de hierarquia superior [...], de demanda muito menor [...] (frequência semestral, anual [...]). Exemplos: Relojoaria, artigos de cama e mesa, de automóveis [...]”. (MALTA, 2003, pag.17).

A frequência de uso está ligada a mobilidade (Figura 2), ou seja, é importante para o morador e recomendável que quanto maior a demanda mais perto fique da sua casa e mais fácil seja o acesso ao comércio, serviço em questão enquanto os de frequência esporádica podem ficar mais longe (MALTA, 2003, pag.18).

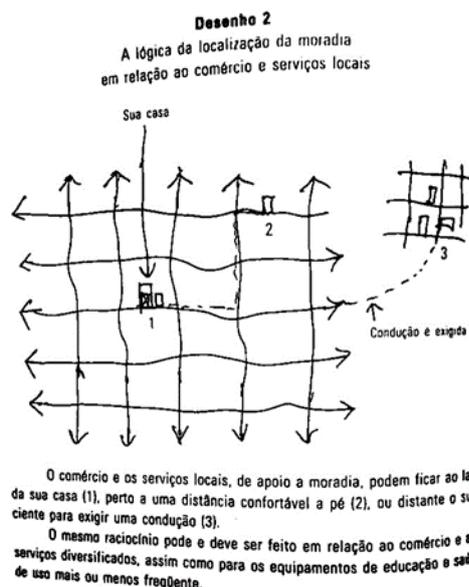


Figura 2 - Croqui da relação da moradia com comércio e serviços locais
Fonte: Malta (2003)

No caso de equipamentos de Saúde e Educação, entre eles creche e escola de nível fundamental, é desejável, por questões de segurança, que fiquem próximas a moradia para que a criança com idade para andar sozinha vá a pé à escola, além de que esta proximidade, ou não, também irá impactar na mobilidade urbana, no tempo dos adultos e no gasto com transporte para levar esta criança ou adolescente à escola. (MALTA, 2003, pag.19).

A união de UAM que ofereça maior tranquilidade (com acesso menor de veículos), somado ao devido atendimento com equipamentos públicos e serviços no entorno, traz ao bairro uma melhor organização, mobilidade e contribui na qualidade de vida dos seus moradores.

E com isso se incentiva a convivência entre os moradores e o maior uso dos espaços públicos da rua, praças e parques existentes no bairro, revertendo a lógica atual, já que o uso intenso de automóveis nas ruas, a violência e a degradação ambiental tem feito com que as pessoas tendam a ficar cada vez mais reclusas em suas casas, nos espaços privados de seus lotes. (MALTA, 2003, pag.24).

Um dos principais problemas das cidades atualmente é a mobilidade e intensidade de tráfego nas vias, devido aos automóveis, já que tráfegos intensos de veículos costumam inibir o uso da rua como espaço de convívio por parte de seus moradores e trazer incômodos devido ao barulho e poluição.

Pesquisas realizadas nos Estados Unidos por pesquisadores da Universidade da Califórnia mostram:

“que lá existe uma concordância pública de que, para até 3 veículos por minuto [...], há uma convivência pacífica e até produtora de uma animação da vida de rua e, portanto, entre os moradores e usuários dos prédios lindeiros a ela e os que passam por ela a pé ou no interior de veículos. [...]. Mas quando o seu número aumenta para mais de oito por minuto, [...], entra-se na faixa de um nível ambiental da rua muito desagradável e os cidadãos abandonam as ruas como espaço de convívio e se isolam dentro dos lotes e suas edificações, [...]”. (MALTA, 2003, pag.32).

Com relação a mobilidade ela também é agravada pela especulação imobiliária, já que em área de interesse do mercado há uma pressão para alterações na hierarquia viária, permitindo usos de maior tráfego ao longo dessas vias e transformando-as em vias de passagem, mesmo sem as mudanças estruturais necessárias. (MALTA, 2003, pag. 32).

A curto prazo isso gera valorização de imóveis com vinda de mais comércios e serviços para o local devido a nova hierarquia da via, mas a longo prazo com uma circulação crescente de veículos gera-se uma degradação no ambiente e esse imóvel vai se desvalorizando. (MALTA, 2003, pag. 32).

É necessário pensar a hierarquia viária e a mobilidade urbana atrelada ao uso e ocupação do solo da localidade, afinal é como os lotes lindeiros a uma via são usados que determinam o fluxo de pessoas, veículos motorizados e a compatibilidade disso com o contexto urbano, social e humano.

O bairro deve ser mais do que um local apenas para dormir ou trabalhar, algo comum na dicotomia centro x bairro presente em várias cidades brasileiras, entre elas Campo Grande, produzindo desigualdades e precariedades urbanas e sociais em bairros de periferia, por exemplo, formados majoritariamente por casas e que não fornecem o que foi acima elencado.

Um Plano de Bairro em geral visa planejar e adequar um bairro considerando as necessidades atuais dos seus moradores e futuras, potencializar as qualidades ali existentes e solucionar os problemas encontrados, afim de melhorar a qualidade de vida urbana e promover a sustentabilidade e harmonia entre o espaço urbano, as necessidades humanas, socioeconômicas e o meio-ambiente.

3.1.2 Carta do Novo Urbanismo

O Novo Urbanismo é um conceito e movimento que emergiu nos Estados Unidos em 1990 e se consolidou através dos Congressos do Novo Urbanismo (CNU), iniciados em 1993 e que acontecem anualmente, a ideia focal deste conceito é a de que o ambiente físico, urbano tem um impacto direto na qualidade de vida e na felicidade de seus habitantes. (MOREIRA, 2021).

E em 1996, durante o 3º congresso foi produzida a Carta do Novo Urbanismo, documento que determina os ideais e princípios que norteiam o movimento, divididos em três tópicos, os quais seriam: 1. A região: metrópole, cidade e vila; 2. A vizinhança, o bairro e o corredor; 3. O quarteirão, a rua e o edifício; e organizadas em 27 princípios. (MOREIRA, 2021).

Dentre os princípios expressos no documento destacam-se para este trabalho os princípios 7,8,12, 16 e 18, elencados a seguir:

7) As cidades e as vilas devem ter diversidade de usos públicos e privados, para favorecerem uma economia local que beneficie pessoas de todas as rendas, além de ter habitação a preços acessíveis distribuídas pela região, para propiciar a oferta de diferentes oportunidades de emprego e evitar concentrações de pobreza. (Congresso para o Novo Urbanismo, 1996).

8) A organização física da região deve estar apoiada numa rede integrada de alternativas de transporte, com sistemas de transporte público, de circulação pedonal e cicloviária que devem maximizar a acessibilidade e a mobilidade na região, reduzindo a dependência do automóvel. (Congresso para o Novo Urbanismo, 1996).

12) Muitas atividades do cotidiano devem ocorrer entre distâncias percorráveis a pé, dando independência aos que não tem veículos, especialmente aos idosos e jovens. As ruas devem ser desenhadas para encorajar as deslocações a pé, reduzindo o número e as distâncias das deslocações de automóvel e poupando energia. (Congresso para o Novo Urbanismo, 1996).

16) Concentrações de atividade cívica, institucional e comercial devem estar inseridas nas vizinhanças e nos bairros e não isoladas em complexos monofuncionais remotos. As escolas devem ser dimensionadas e localizadas de forma a permitir o acesso às crianças, a pé ou de bicicleta. (Congresso para o Novo Urbanismo, 1996).

18) Uma variedade de parques, desde parques infantis e espaços verdes a campos desportivos e hortas comunitárias, deve ser distribuída pelas vizinhanças. Áreas protegidas e terrenos sem ocupação devem ser usados para definir e ligar diferentes vizinhanças e bairros. (Congresso para o Novo Urbanismo, 1996).

Os princípios acima destacados compõem diretrizes objetivas a serem aplicadas em um plano e projetos urbanos, afim de que um bairro, por exemplo, seja funcional e sustentável no aspecto socioeconômico, urbano e ambiental e de fato contribua com a felicidade e a qualidade de vida de seus moradores, como o movimento e a carta defendem.

3.1.3 Requalificação e Revitalização Urbana

As intervenções urbanas dentro da cidade ou de uma parte dela normalmente se baseiam em conceitos gerais, os 3 principais são: Renovação, Requalificação e Revitalização urbanas e cada um possui uma teoria e propostas a ela atreladas.

Os conceitos que também estarão inseridos dentro da proposta do plano de bairro serão os de requalificação urbana e revitalização urbana.

A requalificação urbana é uma ferramenta que promove a construção e recuperação de equipamentos públicos e comunitários, a valorização do espaço público e busca implementar um uso e ocupação do solo mais misto, promovendo dinamismo social e econômico a uma área urbana, bem como as melhorias necessárias em termos de infraestrutura urbana, acessibilidade, áreas de centralidade, entre outros. (MOURA, et. al., 2006).

A requalificação “provoca a mudança do valor da área, ao nível econômico (atividades econômicas com alto valor financeiro), cultural (localização de usos econômicos relacionados com a cultura), paisagístico e social (produção de espaços públicos com valor de centralidade)”. (MOURA, et. al., 2006, pag.20).

Este tipo de abordagem promove alterações em uma área urbana com os objetivos de dar a esta funções e característica socio-espaciais diferentes das existentes anteriormente e de melhorar a qualidade de vida de seus moradores. (MOURA, et. al., 2006, pag.20).

Outro autor, além destes aspectos, estabelece que este conceito e abordagem urbanística além de visar a recuperação integrada de uma área urbana nos âmbitos social, econômico, físico e a elaboração e execução de projetos urbanísticos, também promove a valorização da identidade e paisagem locais. (Cedru,1990 apud MOREIRA,2007).

Já a revitalização urbana é um conceito de planejamento estratégico que necessita trabalhar com diversos fatores promovendo relações entre territórios, atividades e pessoas e interveem a médio e longo prazo naquela localidade.

Não é somente um projeto ou a soma de vários projetos dentro de uma área urbana, mas uma operação que busca garantir a harmonia e equilíbrio entre as seguintes camadas: A camada econômica e financeira; a de sustentabilidade física e ambiental e a de coesão social e cultural. (MOURA, et. al., 2006, pag.21).

Assim, a revitalização urbana intervém também na melhoria do ambiente urbano, das condições socioeconômicas e no quadro de vida das pessoas de um determinado território. (Figura 3).

“A sua atuação não é rígida, mas adapta-se às realidades territoriais nas quais intervêm pretendendo coordenar e adaptar os recursos existentes e potenciais, públicos e privados, apelando à população e às entidades que as representam para serem coautoras do processo de revitalização”. (MOURA, et. al., 2006, pag. 21).



Figura 3 – Dimensões de Intervenções da Revitalização Urbana
Fonte: MOURA (2006)

É comum que propostas de revitalização ocorram em áreas da cidade que estejam em processo de degradação, já degradadas ou com carências e problemas

graves em sua estrutura urbana, mas não somente estas, áreas não-degradadas, mas que são áreas estratégicas em uma cidade também podem ser revitalizadas.

Outro fator importante é o cuidado para que a revitalização com o objetivo de tornar uma localidade mais atrativa econômica, social ou culturalmente não promova apenas mudanças físicas e promova o contrário. (MOURA, et. al., 2006, pag.29).

É necessário pensar as mudanças físicas com iniciativas de efetiva ocupação habitacional, comércio e serviços de primeira necessidade e/ou com múltiplas formas de manifestação social e cultural. (MOURA, et. al., 2006, pag.29).

As intervenções são classificadas pela teórica dentro de 5 contextos: Centros urbanos e núcleos históricos; Expansões periféricas ou peri-urbanas, Áreas de oportunidade pontual ou estratégica; Espaços de reserva com potencialidade derivada e Espaços de relação e sinergia. (MOURA, et. al., 2006, pag.30).

O Bairro Moreninha devido as suas características se enquadraria em 2 classificações: Expansões Periféricas ou Peri-urbanas e Espaços de reserva com potencialidade derivada.

Define-se as expansões periféricas ou peri-urbanas (classificação portuguesa) como áreas de espaços complexos, com má qualidade de habitação, áreas em situação de pobreza e com menos ofertas de emprego, que funcionam como “bairros-dormitório” e nos quais existem carência e implementação tardia de equipamentos públicos, infraestrutura urbana básica, além de problemas com transporte público. (MOURA, et. al., 2006, pag.31).

Esses locais normalmente são fruto de processos de metropolização desorganizada e de mudanças no tecido da cidade que não foram acompanhados pelo devido planejamento legal por parte do poder público, com uso prioritariamente residencial e que incluem habitação social ou áreas de origem ilegal (AUGI), (MOURA, et. al., 2006, pag.31) e que no Brasil conhecemos como áreas de favela ou ocupação.

“Dos três grandes vetores de revitalização urbana, o vetor prioritário para esta tipologia é o segundo vetor – a implementação de projectos estratégicos, muito especialmente através do fomento da qualidade de vida e da identidade social, e do combate aos fenômenos de exclusão social. No entanto, e tal como referido anteriormente, também nestas áreas se deverá potencializar a qualidade de vida pública, a diversidade, a heterogeneidade e a mobilidade na pequena escala – no âmbito dos projetos definidos como prioritários.” (MOURA, et. al., 2006, pag.31).

Já os Espaços de Reserva com potencialidade derivada (classificação portuguesa) “são territórios inseridos ou próximos de áreas ecológicas ou agrícolas” ou “áreas com novas regulações e normativas relativas, por exemplo, à gestão e ordenamento da paisagem”, (MOURA, et. al., 2006, pag.31), possibilitando projetos de revalorização ambiental, com sustentabilidade urbana e do meio-ambiente.

“Dos três grandes vetores da revitalização urbana, o vetor prioritário para estes territórios é o primeiro – nestas áreas, a manutenção da diversidade é um objetivo que, quando atingido, possibilita e potencializa a implementação de projetos estratégicos que podem gerar sinergias posteriores entre territórios, atividades e populações”. (MOURA, et. al., 2006, pag.31).

As classificações acima apesar de se referirem ao contexto de um país europeu, Portugal no caso, se aplicam ao bairro Moreninha, objeto deste trabalho, por se localizar na periferia da cidade e pelo perímetro do bairro ser também uma das divisas entre a área urbana e rural da cidade.

Os Espaços de Reserva com potencialidade derivada podem ser traduzidos para o contexto da legislação urbana campo-grandense como as Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA's) e as Zonas de Agricultura Urbana, esta última inserida pelo atual Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Campo Grande (PDDUA, Lei nº 341/2018).

Junto destas classificações foram dados indicativos de intervenções urbanas, entre as quais destacamos algumas que servirão de base para as propostas do Plano de Bairro, a seguir:

Projetos que fomentem a qualidade de vida dos moradores, diversidade de usos, mobilidade na pequena escala – que compreendemos como prioridade para o pedestre e as bicicletas - e a manutenção da biodiversidade ambiental, esta última também pode agregar em novas atividades para o local e usos para seus moradores, como o uso agrícola e sua cadeia produtiva, por exemplo.

3.2 AGRICULTURA URBANA

A Agricultura Urbana é uma prática relativamente nova e com diversos conceitos que podem divergir entre si, isso se deve a própria divisão muitas vezes rígida e simplista entre o que seria o ambiente urbano e o rural, no qual o primeiro é visto como símbolo do progresso, do desenvolvimento e de um ambiente construído e modificado pelo homem e o segundo como a representação do atraso e da rusticidade e aonde predomina o meio ambiente natural.

Existem diversos pesquisadores das ciências sociais, dentre eles, GRAZIANO DA SILVA (2002), SANTOS (1978), VEIGA (2002) e WANDERLEY (2000), que estudam a questão urbano-rural, cada um com uma abordagem teórica específica.

Como os espaços urbano e rural não podem ser tratados de modo totalmente separado, cada vez mais se conectam e as ações de um impactam ao outro, é por isso que conceitos e definições ainda estão em construção. (ARRUDA, 2006, pag.8).

Normalmente a forma utilizada para diferenciar Agricultura urbana e Rural são as políticas públicas a ela associadas, a primeira costuma estar relacionada às políticas sociais e ambientais, já a segunda, às políticas econômicas e agrícolas. (ARRUDA, 2006, pag.9).

As políticas relacionadas com a Agricultura urbana devem ter objetivos claros e ter relação com setores específicos que irão ser contemplados pela proposta, alguns deles são: uso do solo urbano, segurança alimentar, saúde, meio ambiente e desenvolvimento social. (BAKKER, 1990 apud ARRUDA, 2006, pag.9).

Um outro aspecto básico que costuma ser usado para diferenciar a Agricultura Urbana da Rural é a localização da área cultivada, se ela ocorre dentro da cidade ou na periferia da cidade seria urbana e se ocorre distante dos centros urbanos seria rural, mas essa classificação costuma ser vista como simplista.

A agricultura urbana pode ser feita de diversas formas e precisa considerar os seguintes itens: 1. Tipo de atividade econômica envolvida; 2. Tipo de área; 3. Localização da área; 4. Tipo de sistema de produção. (ARRUDA, 2006, pag.14).

Sobre os tipos de atividade econômica, eles podem se referir somente a produção em si, ou também incluir o processamento dos alimentos e sua comercialização, o mais comum é a produção, processamento e venda ser realizada na Agricultura Urbana devido a todos os espaços necessários a essa cadeia estarem próximos. (ARRUDA, 2006, pag.14).

Com relação ao tipo de área as categorias são: ser área privada ou pública, considera-se também a posse da área (cessão, usufruto, arrendamento, compartilhada, autorizada para este uso mediante acordo pessoal ou transação comercial) e o uso do solo a ele associado (residencial, institucional, industrial, entre outros). (MOUGEOT, 2000 apud ARRUDA, 2006, pag.14).

A localização da área deve ter relação com número de habitantes que serão atendidos, a densidade demográfica mínima desta cidade ou parte dela e os limites oficiais e municipais da cidade. (GUMBO e NDIRIPO, 1996).

Em boletim divulgado pela Organização da Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO na sigla em inglês), em 1998, podemos encontrar uma breve descrição dos tipos de sistemas de Agricultura Urbana e Peri-Urbana, os produtos cultivados e técnicas utilizadas em cada um conforme o quadro 1, a seguir:

SISTEMAS	PRODUTOS	LOCALIZAÇÃO	TÉCNICAS
Aquicultura	Peixes, frutos-do-mar, e algas marinhas.	Lagos, riachos, estuários, lagunas e zonas pantanosas	Criação em gaiolas ou em Viveiros.
Horticultura	Agrícolas, frutos, flores e medicinais.	Jardins, parques, espaços urbanos, rurais e peri-urbanos	Cultivo protegido, hortas, hidroponia e canais de cultivo.
Agrofloresta	Combustíveis, frutas e sementes, compostos e materiais para construção.	Ruas, jardins, áreas de encostas, cinturões verdes, parques e zonas agrícolas.	Arborização de ruas, Implantação de pomares.
Criações	Leite, ovos, carne, estrume, peles e pêlos	Áreas de encostas e espaços peri-urbanos	Criação em confinamento.
Diversificadas	Plantas ornamentais, flores e plantas exóticas	Serras e parques	Cultivo protegido, plantas envasadas e canteiros suspensos.

**Quadro 1 - Tipos de Sistemas de Agricultura Urbana e Peri-Urbana
Traduzida de FAO (1998) e retirada de ARRUDA (2006)**

Acima foram elencadas definições e conceitos que envolvem a Agricultura Urbana e tipos de produção possíveis que servirão de base para a minha proposta.

Com relação a proposta que será elaborada para o Plano de Bairro da Moreninha e conforme os 4 itens relacionados ao tema: 1. A área agricultável proposta terá áreas de produção e também de comercialização dos alimentos produzidos; 2. A área utilizada será de uso público e compartilhado.

Referente ao item 3. Localizada em um bairro de periferia e fazendo a conexão, se relacionando com a área urbanizada e uma área industrial que está sendo implementada ao longo do perímetro leste e sul do bairro e por último 4. A produção será voltada a Horticultura.

A Agricultura Urbana não somente se relaciona com um modo de produção de alimentos, mas atualmente também tem relação com novos modos de vida das pessoas na cidade, novas relações entre o ambiente urbano e rural e com a preocupação crescente das pessoas com a qualidade de sua alimentação.

Outros fatores importantes são a possibilidade de uso de áreas desocupadas da cidade e os impactos econômicos e sociais positivos advindos dela e da proximidade da produção até a mesa do consumidor.

Algumas iniciativas começaram e em algumas cidades do mundo se mantêm através da iniciativa própria de bairros e comunidades, mas além das dificuldades de manutenção desta forma de organização, existem também os impactos restritos e que não conseguem influenciar a escala da cidade, do país e do mundo e gerar mudanças na organização urbana e social destas.

E cada vez mais a tendência é de a Agricultura urbana estar aliada a iniciativas de Planejamento urbano, reestabelecendo uma relação entre o campo e a cidade que não é recente como talvez boa parte de nós acredite.

Carolyn Steel, autora de *Hungry City (Cidades Famintas)*, explica que nos primórdios da urbanização, as cidades se relacionavam diretamente com a agricultura, como exemplo podemos citar em Londres a Friday Street (Rua Sexta-feira), que nos séculos passados era uma via pela qual se chegava a pesca que era comercializada na cidade neste dia, ou seja, haviam vias que eram nomeadas de acordo com as rotas pelas quais os alimentos chegavam e eram comercializados nas principais praças da cidade. (MÁRQUEZ, 2012).

Através disso temos um exemplo de como várias cidades em seus primórdios foram organizadas em torno da produção de alimentos, afinal era uma lógica de subsistência, pensar em como se garantiria as fontes e o fornecimento de alimento para as cidades. (MÁRQUEZ, 2012).

A partir da revolução industrial essa lógica foi alterada e a possibilidade da produção e processamento em grande escala de alimentos e transporte destes para a cidade através de ferrovias e rodovias foi aos poucos distanciando a relação entre a agricultura e a cidade, hoje nos tornamos dependentes de grandes produtores e

empresas e pouco sabemos sobre o que ocorrem com os alimentos até que eles cheguem ao supermercado. (MÁRQUEZ, 2012).

No entanto, a urbanização desenfreada, o crescimento da população e a própria qualidade dos alimentos em um contexto de uso de “agrotóxicos” para a produção em larga escala, colocam em questionamento esta lógica agrícola predominante, sua sustentabilidade na atualidade e para o futuro de nossas populações e suas cidades.

A maioria das iniciativas existentes na atualidade apesar de serem positivas e buscarem ser alternativa ao modo de produção agrícola convencional, não fazem parte de políticas públicas e do planejamento urbano das cidades e países nos quais se inserem, portanto, ainda é difícil vê-las como alternativa viável de produção de alimentos em larga escala enquanto forem iniciativas locais e não sistêmicas.

Apesar das dificuldades a política pública nesta área tem sido estabelecida e a Agricultura urbana passa a constituir a agenda política, social e também a fazer parte do Planejamento Urbano. A seguir mostro algumas possibilidades de como isso tem sido feito na América Latina.

No geral se tratam de comunidades que, por várias razões, começaram hortas de bairro ou comunitárias, e como ponto em comum muitas delas são dirigidas ou apoiadas pelo governo local. E por mais que ainda não permitam vislumbrar uma menor dependência da produção Agrícola Industrial e do Agronegócio, ainda assim nos dão caminhos rumo a isso.

Em Cuba, por exemplo, a Agricultura Urbana começou devido a uma grave crise de acesso a alimentos devido ao fim da União Soviética, principal responsável pela importação de Alimentos para o País, com isso começaram as iniciativas de hortas feitas pelas próprias famílias na Capital Havana e em 2 anos já havia hortas e cultivo em vários parques e terraços da cidade. (FRANCO, 2013).

Em 1994 o Governo de Cuba instituiu a Departamento da Agricultura Urbana, dentre as principais ações implementadas foram:

“(1) A lei da cidade foi adaptada para o conceito de planejamento de usufruto, adaptando a legalização de terras públicas não utilizadas em lotes para a produção de alimentos; (2) Formou-se uma rede de agentes, composta por membros da comunidade, para fiscalizar, educar e promover jardins em seus bairros; (3) Criou "as empresas de sementes" para fornecer recursos e informações; (4) Estabeleceu uma infraestrutura para o mercado de venda direta para que estes jardins fossem financeiramente viáveis”. (FRANCO, 2013).

“Em 1998, havia mais de 8.000 fazendas reconhecidas oficialmente em Havana a partir de pequenas parcelas dirigidas individualmente, orgânicas (por necessidade, pesticidas não foram importados), com uma produção de cerca de 50% dos vegetais do país”. (FRANCO, 2013).

“Em Caracas, Venezuela, o Projeto de Desenvolvimento e Consolidação da Agricultura Urbana, implementado pela Fundação de Capacitação e Inovação para Apoiar a Revolução Agrária (CIARA), totalizou 8.803 Unidades de Produção Agrícola (UPA) dentro da cidade em 2012”. (FRANCO, 2013).

Esta Fundação reunia na época cerca de 9.413 Agricultores Urbanos que estavam interessados em desenvolver pequenos espaços agrícolas em suas casas, escolas ou terras comunitárias seja para o consumo próprio, troca e/ou venda de hortaliças em geral, a preços justos. (FRANCO, 2013).

Os exemplos acima demonstram como a organização popular e o devido apoio e planejamento governamental podem ser exitosos na busca por alternativas viáveis e mais sustentáveis ambiental, social e economicamente para a produção de alimentos, que diminuam a dependência da produção agrícola industrial e do agronegócio e que nos permitam constituir caminhos e políticas públicas e de planejamento urbano nesse sentido.

4 REFERENCIAS PROJETUAIS

A seguir serão apresentadas as referências de planos urbanísticos que servirão de base para a elaboração das Diretrizes e Projetos Urbanísticos do Plano de Bairro da Moreninha, e foram selecionadas por estarem em contextos urbanos e socioeconômicos semelhantes ao da Moreninha, quanto por suas abordagens e soluções projetuais, as quais se pretendem utilizar na área objeto de estudo.

4.1 PLANO DE BAIRRO DE PERUS – SÃO PAULO (SP)

Na década de 1990 em São Paulo foram feitos os primeiros planos de bairro da história do País e que tiveram participação de Candido Malta na elaboração.

Em parceria com a secretaria de Educação do Estado foi proposta a participação da comunidade no desenvolvimento de planos de bairro e na escolha de locais para implementação de novas escolas devido as constantes depredações que aconteciam nos edifícios de ensino fundamental e médio. (MALTA, 2003, pag.189).

Um plano de bairro que costuma ser referência neste assunto é o do Distrito de Perus, elaborado pelos Arquitetos e Urbanistas Francisco Salgado e Elizabeth Salgado, que será aqui analisado com relação ao contexto urbano, método de elaboração e propostas.

O Distrito de Perus localiza-se na zona Noroeste do Município de São Paulo e possui 80.187 habitantes (Subprefeitura de Perus, 2010), por ele passam duas importantes rodovias: Bandeirantes e Anhanguera, tem um acesso a região de Campinas e Jundiaí e faz divisa com os municípios de: Caieiras, Cajamar, Osasco, e uma conexão com o Rodoanel Mário Covas, na divisa com o município de Barueri.

O início de sua urbanização ocorreu em 1867 com a inauguração de uma estação de trem comandada pela São Paulo Railway e com a vinda da Companhia de Melhoramentos de São Paulo em 1890 e do Hospital Psiquiátrico do Juquery e sua Fazenda em 1898.

Posteriormente foi feita a Estrada de Ferro Perus-Pirapora (EFPP) em 1910 e o atual distrito recebeu a primeira fábrica de cimento do país, a Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus (1926 - 1980), 2 instalações responsáveis por produzir

desenvolvimento econômico a região, atrair moradores e consolidar essa urbanização. (Subprefeitura de Perus, 2010).

Segundo a subprefeitura de Perus, fazem parte da região mais de 45 bairros, chamados também de "Vilas", o Distrito do qual trataremos é composto por 28 vilas e pelo plano de bairro estas foram divididas em 10 UAM's. (Figura 4).

“O Plano de Bairro do Distrito de Perus aborda todas as questões locais de modo integral, com a definição do que falta para completar o bairro com relação a infraestrutura e a equipamentos comunitários públicos e o que seria necessário para o futuro com o seu crescimento”. (Salgado, E. e Salgado, F., 2011, pag.07).

A divisão foi feita de acordo com as características em comum de morfologia urbana e de histórico de constituição das vilas e conforme delimitações de vias principais e vales e morros existentes no Distrito, (Salgado, E. e Salgado, F., 2011, pag.21), conforme observa-se na figura a seguir.



Figura 4 - Unidades Ambientais de Moradia (UAM's) do Distrito de Perus
Fonte: SALGADO E. e F. (2003)

Para o levantamento de dados específico do distrito optou-se por uma pesquisa de campo para ter acesso a informações sobre uso do solo, infraestrutura existente e características socioeconômicas de cada UAM. (Salgado, E. e Salgado, F., 2011, pag.28).

Ao longo da pesquisa já se evidenciavam questões como as das vilas Santa Cruz e Botuquara, que não tinham ônibus municipal, de que havia rede de esgoto em boa parte do distrito, mas era lançado sem tratamento nos cursos d'água, das longas distâncias percorridas para conseguir vagas em escolas, da reivindicação de um hospital e do desejo de um centro cultural para as crianças e jovens.

Levando em consideração estes contextos se estabeleceu locais para implementação de equipamentos públicos de saúde e educação conforme área disponível e atendimentos a demanda atual e futura, que foram alocados em algumas UAM's e atendendo as vizinhas devido a questão de moradores necessários para cada equipamento.

Além de reestruturações viárias para evitar congestionamentos e priorizando a melhor locomoção dos pedestres, houve a urbanização de favelas existentes (Bamburral e Cidade da Criança), a renaturalização do Córrego Laranjeiras e a definição de uma rede de áreas de lazer com definição de novas praças e parques e conexão com os já existentes.

O plano de bairro do Distrito de Perus aborda os aspectos de regularização fundiária, mobilidade e transporte público, reestruturação viária, uso e ocupação do solo, urbanização de favelas, definição de equipamentos comunitários para a demanda atual e futura, áreas de lazer de acordo com as demandas e debates feito com a população, além de definir os custos de todas as mudanças definidas no plano.

A versão final do plano urbano para a UAM 1, umas das UAM's delimitadas no Distrito de Perus, pode ser melhor observada na imagem a seguir (figura 5), e permite ilustrar melhor as propostas citadas anteriormente.

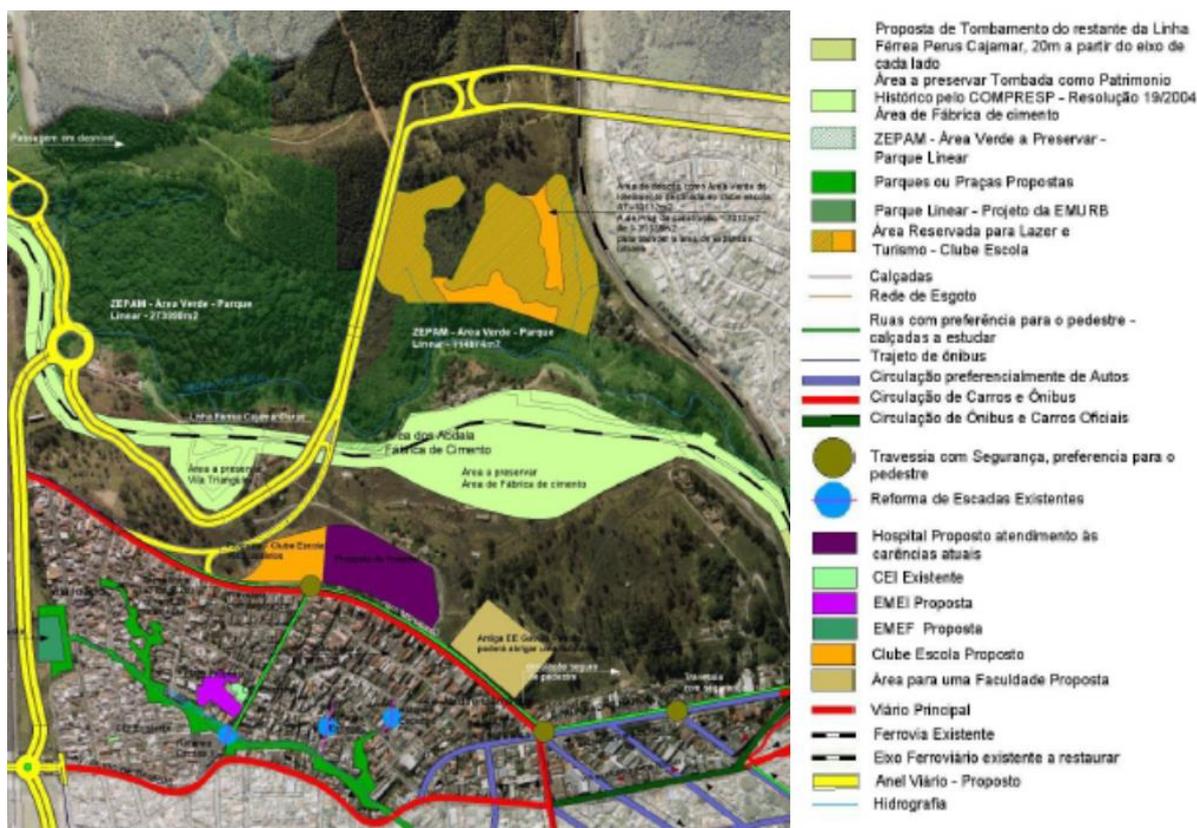


Figura 5 - Plano de Bairro do Distrito de Perus - UAM 1

Fonte: SALGADO E. e F. (2003)

Este Plano de bairro demonstra que o método participativo é essencial para elaboração de planos e projetos urbanísticos adequados a realidade local, que correspondam aos anseios da população e sejam efetivos nas soluções dos problemas urbanos que caracterizam os bairros periféricos nas cidades brasileiras.

4.2 PLANO DE BAIRRO COM PRODUÇÃO AGRÍCOLA – CAMPINAS (SP)

Esta proposta foi elaborado como uma proposta para o 9º Concurso Nacional de ideias para a Reforma Urbana, de iniciativa da Federação Nacional de Estudantes de Arquitetura e Urbanismo (FENEA) e pela Federação Nacional de Arquitetos e Urbanistas (FNA), esta edição ocorreu em 2015 e tinha como tema “A participação popular e o direito à cidade: como democratizar a produção do espaço?”.

Este plano urbano situa-se em bairro no município de Campinas, em uma área de 900ha, com uma urbanização espalhada e um contexto habitacional e ambiental

precário, tendo como limitações físicas ao bairro uma linha férrea e uma rodovia estadual, que atuam também como barreiras físicas (figura 6). (PESSOA, 2015).

A maioria da população do bairro veio de cidades do interior de vários estados, normalmente vem de uma cultura agrícola e se estabeleceram no local em busca de oportunidades de emprego, um atrativo foi a instalação de uma indústria de pneus, a Dunlop (atual Pirelli), inaugurada nos anos 50 na região. (PESSOA,2015).

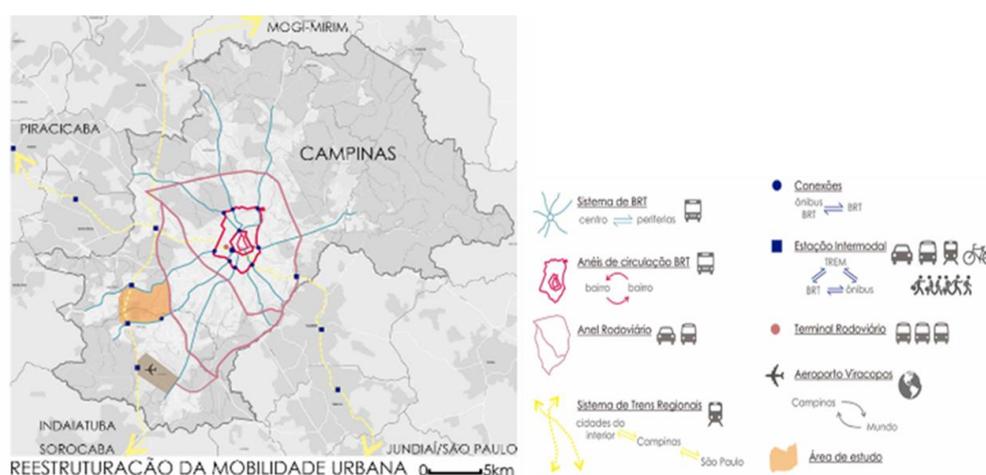


Figura 6 - Localização da área de estudo em Campinas (SP)
Fonte: PESSOA (2015)

Após a análise do local pelo autor foram apontadas as seguintes problemáticas principais: ocupações irregulares, solo contaminado (devido ao aterro do Pirelli), segregação espacial devido a ferrovia e a rodovia, “bairro-dormitório” com pouca diversidade de usos, falta de infraestrutura urbana e equipamentos comunitários e falta de espaços livres qualificados. (PESSOA,2015).

“Ao notar que havia ali um bairro confuso e sem identidade, com espaços sem uso, com habitações que eram, muitas vezes, reproduções de casas da zona rural (via-se criações de patos, galinhas e até cavalos nos quintais), surge então a questão: Até onde vão os limites entre espaço urbano e rural?”. (PESSOA,2015).

Considerando este contexto o autor propôs um bairro com uso habitacional, com casas que seriam feitas através de mutirões autogeridos, mesclado com uma produção agrícola apoiada por uma cooperativa, que seria a articuladora deste sistema de plantio e venda. (PESSOA, 2015).

A proposta também inclui a indicação de equipamentos comunitários de saúde, educação, lazer, entre outros, necessários ao bairro (figura 7) e um projeto urbano que demonstra melhor parte das diretrizes estabelecidas (figura 8).



Figura 7 - Proposta de Requalificação Urbana em bairro de Campinas (SP)
Fonte: PESSOA (2015)



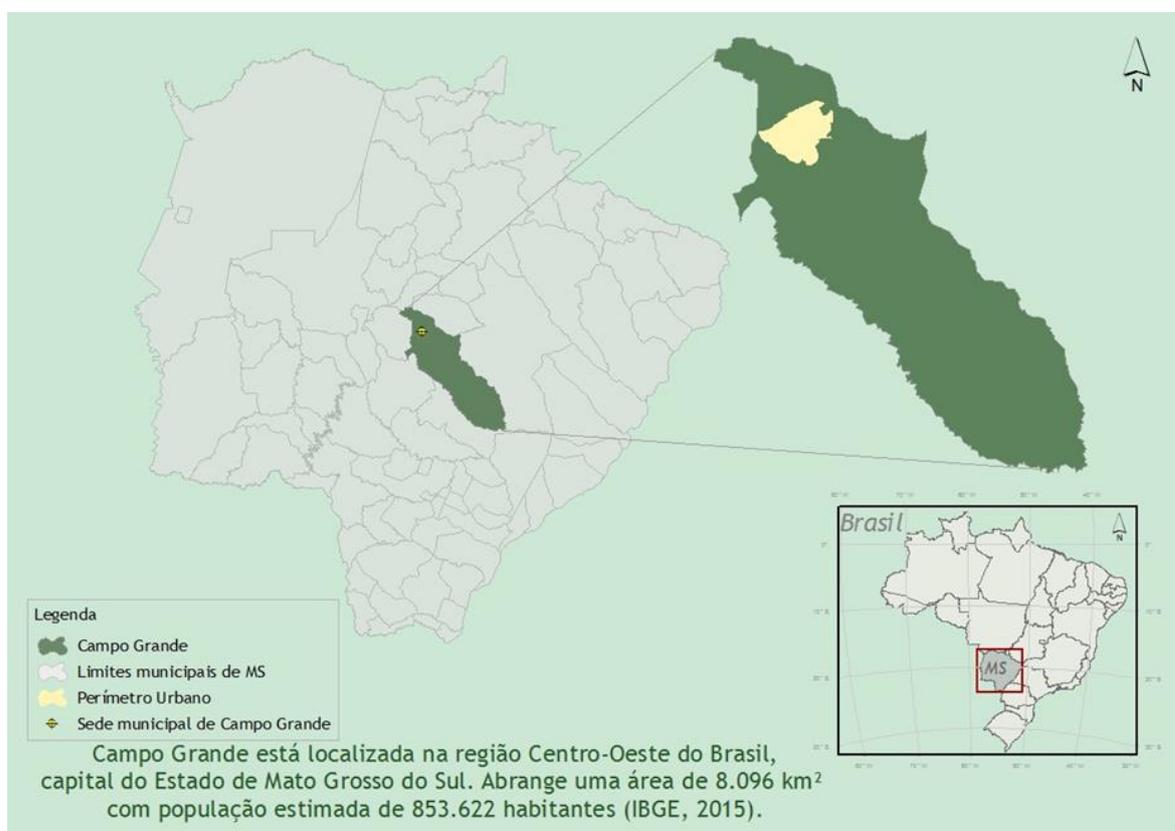
Figura 8 - Projeto Urbano de Uso Habitacional e Agrícola em Trecho do Bairro
Fonte: PESSOA (2015)

5 MUNICÍPIO, CIDADE E BAIRRO

Neste capítulo trato dos principais aspectos populacionais, sociais e econômicos do Município e da Cidade de Campo Grande, bem como do bairro Moreninha, área objeto do trabalho.

5.1 LOCALIZAÇÃO E DADOS POPULACIONAIS DO MUNICÍPIO E DISTRITOS DE CAMPO GRANDE

Campo Grande é a capital de Mato Grosso do Sul e está localizada no sul da região Centro-Oeste do Brasil (Mapa 1), o município de Campo Grande, segundo o SISGRAN, tem uma área de 8096 km², ocupando cerca de 2,3% da área total do Estado e sua densidade demográfica é de 97,22 hab./km².

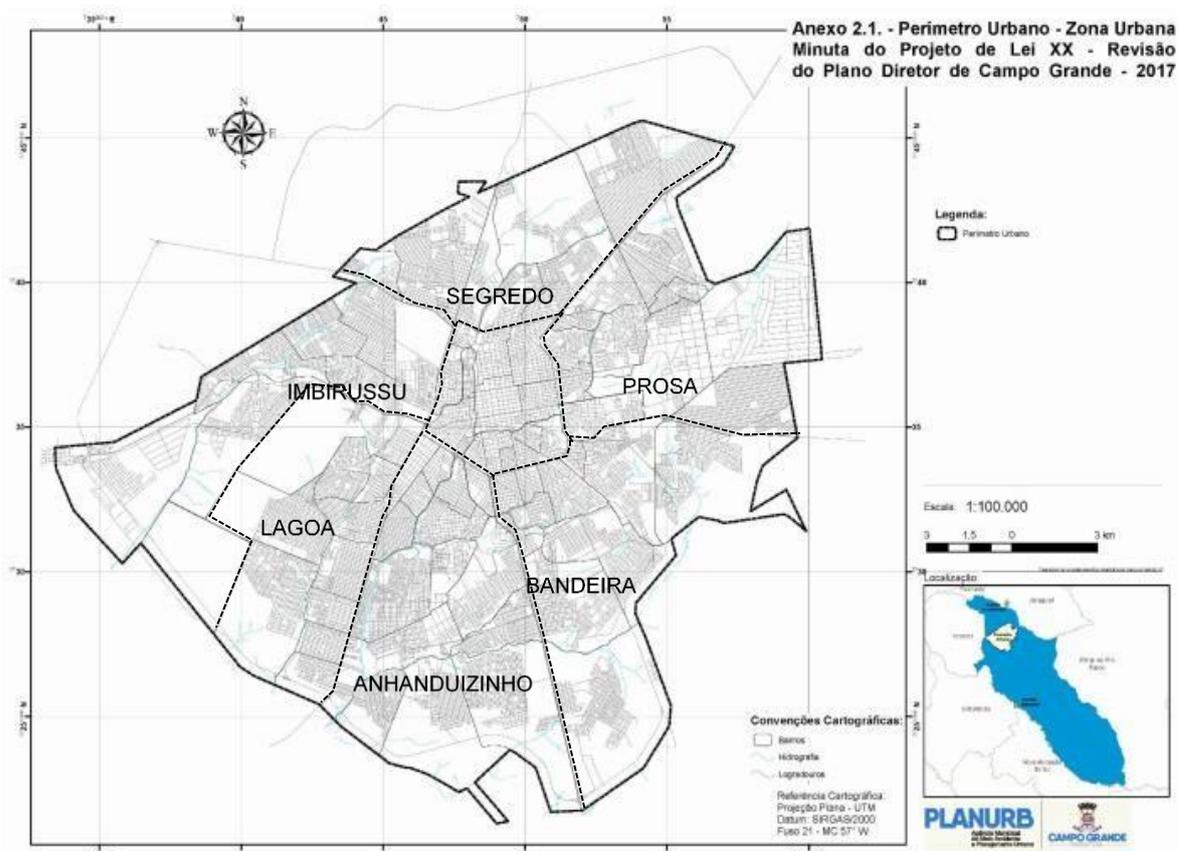


Mapa 1 - Localização de Mato Grosso do Sul e do Município de Campo Grande
Fonte: Zoneamento Ecológico-econômico de Campo Grande – MS (2020)

O Município (Mapa 2) é formado por uma área rural de 7.938,411 km² e 3 distritos urbanos os quais são o Distrito-sede de Campo Grande (Mapa 3) e os distritos de Anhanduí e Rochedinho, conforme as imagens a seguir.



Mapa 2 - Município de Campo Grande com a indicação de seus Distritos
Fonte: Perfil Socioeconômico de Campo Grande (2019)



Mapa 3 - Distrito-sede (Cidade) de Campo Grande e suas Regiões Urbanas
 Fonte: PLANURB (2017)

A seguir temos os dados de população, área e densidade demográfica do Distrito-sede de Campo Grande, do Distrito de Anhanduá e do de Rochedinho, respectivamente, conforme a Tabela 1 a seguir.

Tabela 1 – Dados Popacionais dos Distritos do Município de Campo Grande

	DISTRITO-SEDE DE CAMPO GRANDE	DISTRITO DE ANHANDUÍ	DISTRITO DE ROCHEDINHO
POPULAÇÃO (hab.)	786.797	4.627	1.093
ÁREA (ha)	809.200	723,29	55,58
DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab./ha)	0,97	6,40	19,67

Fonte: SISGRAN (2020)

5.2 DADOS SOCIECÔNICOS DA CIDADE DE CAMPO GRANDE

A cidade de Campo Grande tem uma população estimada, em 2019, de cerca de 895.892 habitantes segundo dados do IBGE (2010), e sua infraestrutura urbana básica está definida conforme a tabela a seguir (Tabela 2), com relação ao item de vias públicas com urbanização adequada, leva-se em consideração a presença de pavimentação, drenagem, calçadas e meio-fio nas vias.

Tabela 2 – Infraestrutura Urbana Básica na Cidade Campo Grande

REDE DE ESGOTO	VIAS PÚBLICAS COM URBANIZAÇÃO ADEQUADA	VIAS PÚBLICAS COM ARBORIZAÇÃO ADEQUADA
58,7%	33,4%	33,4%

Fonte: CENSO IBGE (2010)

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) costuma considerar 3 principais eixos: renda, educação e saúde, para mensurar o desenvolvimento de uma determinada população, variando de 0 a 1 e quanto mais próximo de 1, em tese melhor é a qualidade de vida naquela localidade, mas essa é uma medida sintética e não define por completo o cenário socioeconômico de uma região.

No caso de Campo Grande, segundo dados do IBGE (2010) o IDHM é de 0,784, o que o situa na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDHM entre 0,700 e 0,799), e os itens que mais contribuíram para o IDHM foram longevidade (0,844), renda (0,790) e educação com 0,724.

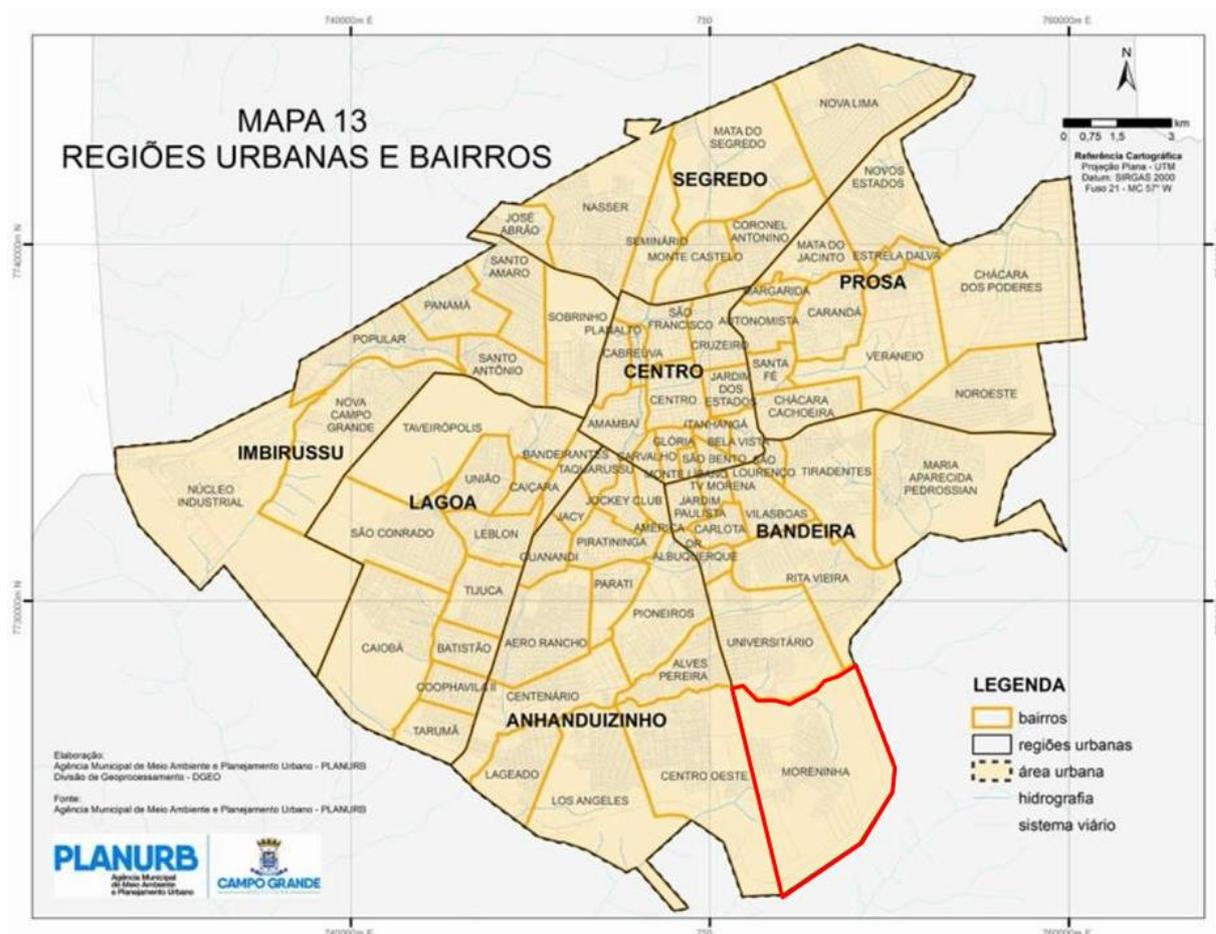
Outros dados importantes são elencados a seguir: o índice de alfabetização é de 94,99% (IBGE, 2010), a renda per capita média é de R\$ 867,70 (IBGE, 2010), o PIB per capita é de R\$ 25.438,00 (SEMAGRO, 2016) e o comércio é responsável por 81,31% do PIB (produto interno bruto) de Campo Grande (SEMADE, 2016).

5.3 BAIRRO MORENINHA – LOCALIZAÇÃO, DADOS POPULACIONAIS, SOCIAIS E ECONOMICOS

Tratarei sobre as características demográficas e socioeconômicas do Bairro Moreninha, bem como trarei algumas análises sobre esses contextos.

5.3.1 Localização e Evolução Urbana

A cidade de Campo Grande é composta por 7 regiões urbanas: Centro, Segredo, Prosa, Imbirussu, Lagoa, Anhanduizinho e Bandeira, o bairro Moreninha situa-se na região urbana do Bandeira (Mapa 4).



Mapa 4 - Regiões Urbanas e Bairros, com destaque para o Bairro Moreninha (em linha vermelha delimitando seu perímetro)
Fonte: Perfil Socioeconômico de Campo Grande (2019)

O Bairro Moreninha iniciou sua ocupação em 1964 com o Loteamento Chácara Nova Horizonte, que tinha um uso rural, com lotes grandes voltados para moradia e agricultura, após 10 anos surgiu o Jardim Cidade Morena (1974), loteamento habitacional padrão.

Os Loteamentos Moreninha I, II e III foram aprovados em 1982, consolidando a urbanização e adensamento da região. Atualmente formam o “centro do bairro”, por terem uma infraestrutura urbana mais completa (com asfalto, esgoto, drenagem, etc.)

e por possuírem a maior parte dos equipamentos públicos, serviços e comércios do bairro, também nesta época temos o surgimento do Jardim Santa Felicidade (1983).

A Moreninha IV foi aprovada entre os anos 1991 e 2000 conforme Mapa de evolução dos Loteamentos em Campo Grande (Mapa 5), mas não foram encontradas informações referentes a data específica de sua aprovação, visando o atendimento a demanda habitacional em um bairro em constante expansão.

O Jardim Nova Jerusalém (local atual de moradia da Autora), Jardim Nova Capital e Jardim Gramado, surgiram entre 2001 e 2010, caracterizaram um novo período de expansão voltada para o nordeste do bairro, rumo ao bairro Universitário, com o intuito de atendimento a demanda habitacional, mas com poucos ou inexistentes espaços voltados a uso público e com uma carência de infraestrutura urbana básica, tais como asfalto e rede de esgoto.

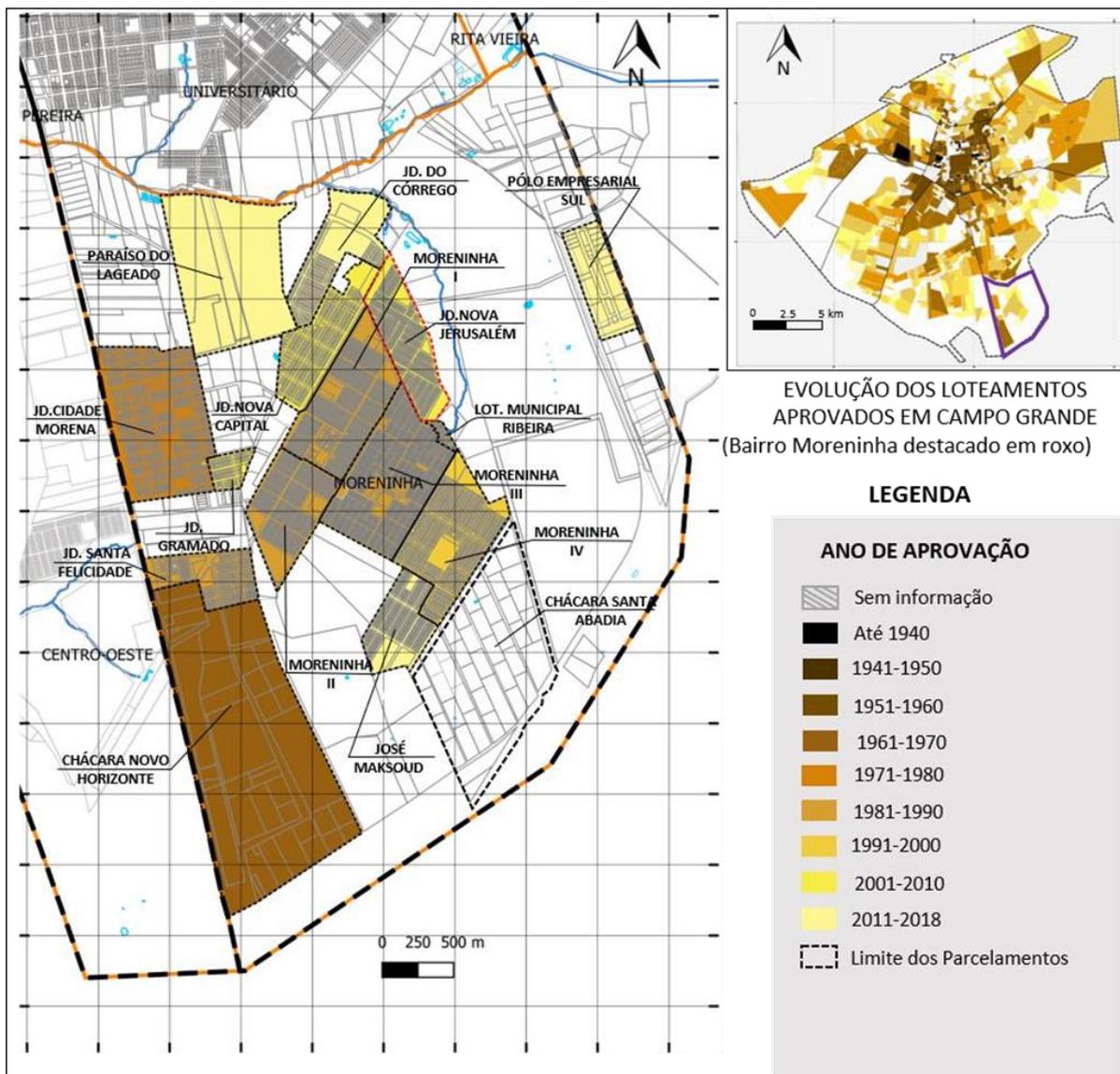
Por fim no período entre 2011 e 2018 aprovaram-se os loteamentos José Maksoud (2011), de iniciativa pública e relacionado com o programa habitacional Minha Casa Minha Vida (PMCMV), diferente dos demais surgiu com a infraestrutura urbana básica instalada e maior destinação de áreas para uso público.

Recentemente surgiram o Jardim do Córrego (2013) e Paraíso do Lageado (2016), que confirmam esse crescimento na direção nordeste do bairro, provavelmente impulsionado pela zona industrial e pela proximidade, possibilidade de conexão com os bairros vizinhos como o Universitário, por exemplo.

Desde da década de 80 o bairro vivência constante crescimento, mas a observação dos loteamentos aprovados entre 2001 e 2011, demonstra que todos estão subocupados e apesar disso novos loteamentos foram aprovados para atender a mera especulação imobiliária e interesses privados.

Exemplo principal é o Paraíso do Lageado, de iniciativa privada, que conta com infraestrutura básica completa, sem nenhuma destinação de espaço para uso público e devido a infraestrutura colocada como “privilégio” seus lotes são vendidos por valores incompatíveis com o contexto socioeconômico da região.

Faz-se necessário que a política de planejamento urbano de fato atue na regulação do crescimento e desenvolvimento da cidade e de seus bairros, cumprindo com o que as legislações nacionais e municipais determinam, combatendo as desigualdades socioeconômicas e que se refletem no ambiente físico e urbano como as encontradas em Campo Grande, e que temos exemplificadas no Bairro Moreninha.



Mapa 5 - Evolução dos Loteamento aprovados no Bairro Moreninha
Fonte: Perfil Socioeconômico de Campo Grande (2019), elaborado pela Autora

5.3.2 Aspectos Populacionais e Socioeconômicos

A Moreninha é o 6º bairro mais populoso de Campo Grande com 22.711 hab., segundo dados do CENSO do IBGE de 2010, observa-se que o bairro tem uma população majoritariamente jovem e uma parte considerável de sua população é de crianças e adolescentes (0 a 14 anos), sendo elas 5.531 hab. e correspondendo a 24,35% do total da população, enquanto a idosa (com mais de 65 anos) é de cerca de 1.366 hab. e corresponde a 6,01% do total.

Sua população corresponde a 20,08% do total da região do Bandeira, sendo que a razão de dependência dos jovens, que indica a relação entre a parcela da população economicamente dependente (de 0 a 14 anos) e a parcela economicamente ativa (de 15 a 64 anos), é de 34,98%, a 2ª maior desta região.

A média de moradores por domicílio é de 3,25, também a 2ª maior da região, mas a informação em si é superficial, já que não é possível saber sobre a quantidade de domicílios muito adensados e a respeito de moradia não há dados das condições por bairro e a respeito de déficit habitacional também.

Os dados demográficos do bairro Moreninha são explicitados abaixo em conjunto com os dados dos demais bairros da região do Bandeira (Tabela 3).

Tabela 3 – Perfil Demográfico da Região Urbana do Bandeira, com destaque para o Bairro Moreninha (delimitada pelo retângulo vermelho)

Variáveis	Carlota	Dr. Albuquerque	Jardim Paulista	Maria Aparecida Pedrossian	Moreninha	Rita Vieira	São Lourenço	Tiradentes	TV Morena	Universitário	Vilasboas
População total	5.705	3.283	3.344	9.326	22.711	13.693	2.636	21.896	2.132	21.704	6.688
População masculina	2.675	1.602	1.568	4.406	10.961	6.814	1.217	10.637	1.016	10.669	3.288
População feminina	3.030	1.681	1.776	4.920	11.750	6.879	1.419	11.259	1.116	11.035	3.400
População com idade de 0 a 4 anos	370	173	165	693	1.698	1.146	167	1.620	106	1.556	390
População com idade de 0 a 14 anos	1.111	551	526	2.074	5.531	3.414	463	5.051	340	4.927	1.230
População com idade de 15 a 64 anos	4.159	2.494	2.496	6.750	15.814	9.599	1.998	15.594	1.572	15.564	4.973
População com idade de 65 anos ou mais	435	238	322	502	1.366	680	175	1.251	220	1.213	485
Proporção da população no total da Região Urbana (%)	5,04	2,90	2,96	8,24	20,08	12,11	2,33	19,36	1,88	19,19	5,91
Mulheres em idade fértil (15 a 49 anos)	1.772	1.027	1.023	2.963	6.637	4.172	827	6.690	631	6.569	2.007
Idade média	33,60	33,45	35,41	30,91	30,77	29,53	34,11	30,87	36,57	30,99	34,33
Idade mediana	31,72	30,67	32,24	28,23	28,19	27,51	32,02	28,43	35,21	28,40	32,96
Razão de sexo (%)	88,28	95,30	88,29	89,55	93,29	99,06	85,76	94,48	91,04	96,68	96,71
Razão crianças/mulheres (%)	208,80	168,45	161,29	233,88	255,84	274,69	201,93	242,15	167,99	236,87	194,32
Índice de envelhecimento (%)	39,15	43,19	61,22	24,20	24,70	19,92	37,80	24,77	64,71	24,62	39,43
Razão de dependência demográfica (%)	37,17	31,64	33,97	38,16	43,61	42,65	31,93	40,41	35,62	39,45	34,49
Razão de dependência dos idosos (%)	10,46	9,54	12,90	7,44	8,64	7,08	8,76	8,02	13,99	7,79	9,75
Razão de dependência dos jovens (%)	26,71	22,09	21,07	30,73	34,98	35,57	23,17	32,39	21,63	31,66	24,73
Área (ha)	139,49	113,36	129,44	1.103,83	1.758,09	844,09	72,96	778,46	86,63	911,47	298,44
Densidade demográfica (hab/ha)	40,90	28,96	25,83	8,45	12,92	16,22	36,13	28,13	24,61	23,81	22,41
Domicílios particulares permanentes	1.906	1.189	1.187	3.054	6.959	4.172	953	7.035	695	6.912	2.135
Moradores em domicílios particulares permanentes	5.701	3.280	3.319	9.312	22.622	13.684	2.607	21.756	2.128	21.683	6.677
Média de moradores por domicílio	2,99	2,76	2,80	3,05	3,25	3,28	2,74	3,09	3,06	3,14	3,13

Fonte: IBGE Censo Demográfico (2010), elaborado pela PLANURB e editado pela autora

Em 2012 foi realizada a 2ª edição de um levantamento social da cidade chamado “O Mapeamento dos Índices de Inclusão e Exclusão social em Campo Grande – MS”, de autoria de Sauer, Campelo e Capillé, pesquisadores da Universidade federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e com apoio da Secretaria Municipal de Assistência Social de Campo Grande - MS (SAS).

“O Índice de Exclusão Social foi desenvolvido em 2003, por Pochmann e Amorim, a partir dos dados do Censo Demográfico 2000 do IBGE, com o objetivo principal de reconhecer a desigualdade social existente nas regiões do Brasil. Com estas informações desenvolveu-se o índice de exclusão social para o município de Campo Grande com foco na divisão por bairros, a menor unidade”. (SAUER; CAMPELLO; CAPILLÉ, 2012, p.41).

Para construir o indicador foram utilizados 3 temas que fazem parte do Atlas da Exclusão Social no Brasil. O tema Padrão de Vida Digno tem 3 componentes: Indicador de pobreza (razão de chefes de família cuja renda é de até 2 salários mínimos com relação ao total); Indicador de desigualdade (relação entre chefes de família que ganham mais de 10 salários e quem ganha menos que 10) e Razão de Dependência Demográfica (razão entre população economicamente inativa em relação à ativa). (SAUER; CAMPELLO; CAPILLÉ, 2012).

O Tema conhecimento trata do nível de educação da população e é composto de 2 indicadores: Taxa de Alfabetização (porcentagem da população a partir dos 5 anos que é alfabetizada) e Indicador de Escolaridade (anos de estudo do chefe da Família). (SAUER; CAMPELLO; CAPILLÉ, 2012).

Por último há o tema Risco Juvenil, medidor da participação dos jovens em ações de risco, composta por 2 indicadores: Indicador de direitos suprimidos para crianças e jovens, composto por vários itens como: Ausência ou impedimento de acesso à educação básica; a equipamentos de cultura, esporte e lazer; má qualidade ou ausência de acesso a serviços de saúde; exposição a algum tipo de violência; exploração de trabalho; problemas na convivência e estrutura familiar, entre outros. (SAUER; CAMPELLO; CAPILLÉ, 2012).

E a Participação de Jovens, que é a razão entre a quantidade de jovens de até 19 anos e a população total. Todos os índices obtidos vão de 0 a 1 e quanto maior o valor pior a situação do bairro com relação aquele tema, com exceção da taxa de Alfabetização, anos de Estudo dos chefes de família e desigualdade de renda. (SAUER; CAMPELLO; CAPILLÉ, 2012).

No caso da Moreninha, seu índice de exclusão Social é de 0,72, na 2ª pior categoria deste índice (que varia entre 0,61 a 0,74), indicando que o bairro tem uma série de problemas socioeconômicos considerando o que foi citado anteriormente.

Componentes que merecem destaque são o índice de pobreza do chefe de família que é de 0,92, ou seja, 92% ganham até 2 salários mínimos e da participação de Jovens que é de 0,64, indicando que 64% da população do bairro tem até 19 anos.

Também foi levantado que 0,55, portanto, 55% da população se autodeclara necessitada e 0,43 ou 43% foram cadastradas pelo SAS no Cadastro único (CADÚnico), para serem beneficiárias de programas sociais como o Bolsa Família.

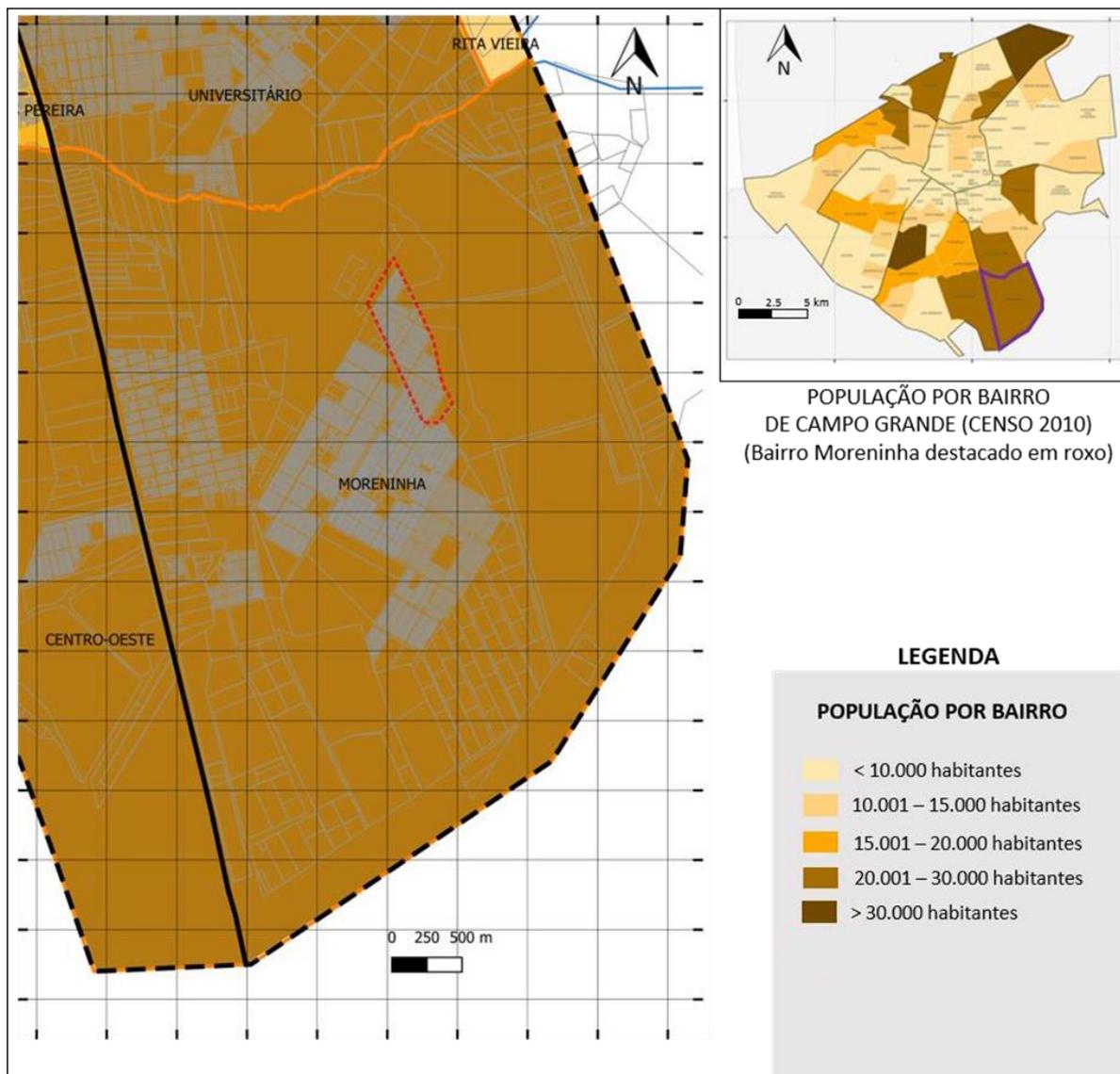
Outra questão que muito interfere na exclusão social e na renda é a educação, e, portanto, os anos dedicados ao estudo, na Moreninha o índice é de 0,71, e quanto maior menos anos de estudo tem o cidadão, conforme mostrado na tabela (Tabela 4).

Tabela 4 - Mapeamento dos Índices de Exclusão Social em Campo Grande - MS, com destaque para o Bairro Moreninha (delimitado pelo retângulo vermelho)

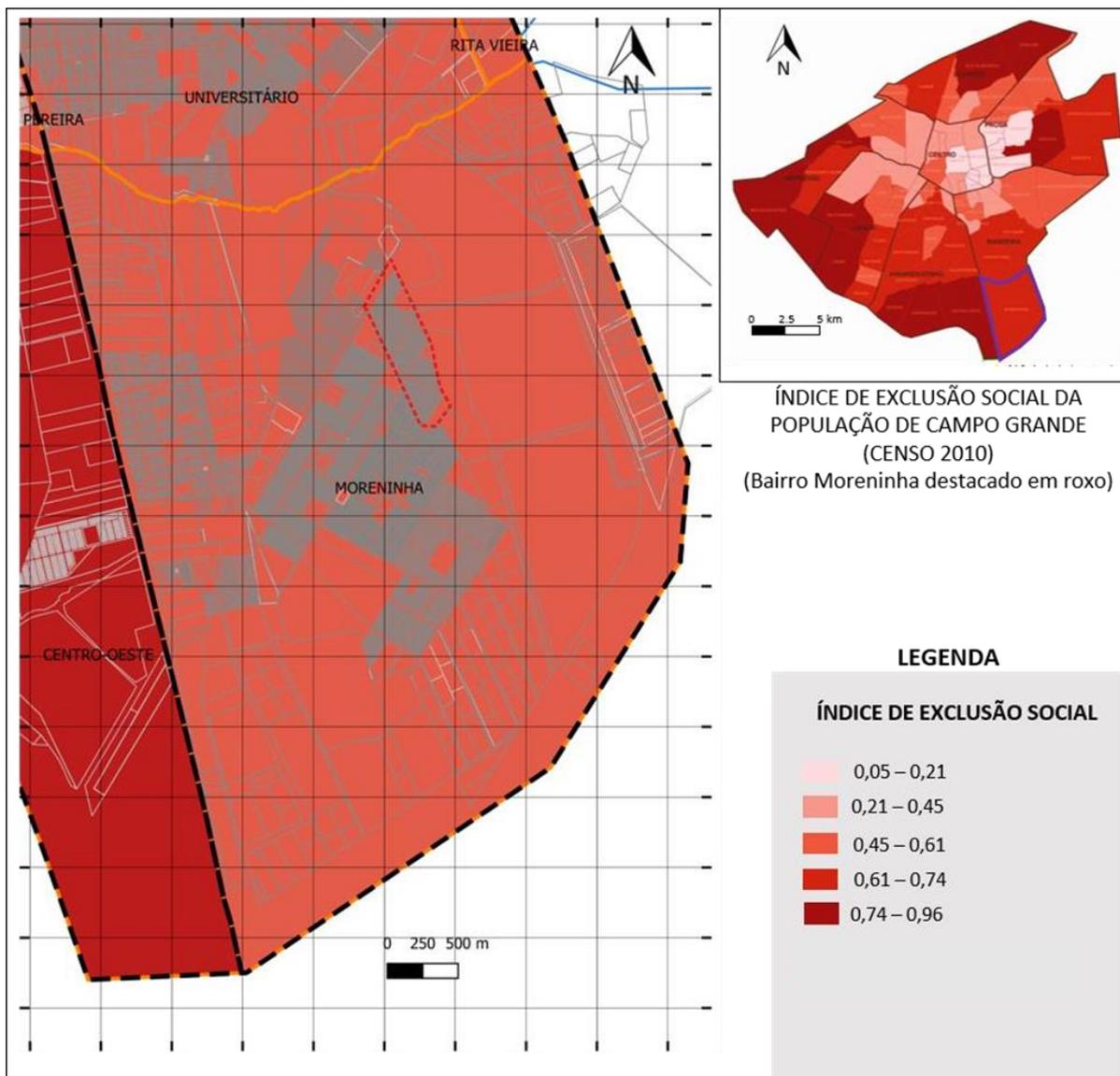
BAIRROS	ÍNDICE DE EXCLUSÃO SOCIAL	POBREZA DO CHEFE DE FAMÍLIA	DESIQUILIBRIO DE RENDA	DEPENDÊNCIA DEMOGRÁFICA	TAXA DE ALFABETIZAÇÃO	ANOS DE ESTUDOS DO CHEFE DE FAMÍLIA	PARTICIPAÇÃO DE JOVENS	DIREITOS SUPRIMIDOS DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES	% DE FAMÍLIAS ALTODECLARADAS NECESSITADAS	% DE FAMÍLIAS BENEFICIADAS	RAZÃO BENEFICIADAS E CADASTRADAS
MONTE CASTELO	0,38	0,50	0,95	0,16	0,22	0,19	0,33	0,11	0,55	0,52	0,39
MONTE LÍBANO	0,28	0,25	0,74	0,49	0,10	0,16	0,03	0,00	0,25	0,29	0,53
MORENINHAS	0,72	0,92	0,99	0,62	0,69	0,71	0,64	0,37	0,55	0,57	0,43
NASSER	0,63	0,76	0,98	0,57	0,45	0,46	0,56	0,38	0,43	0,39	0,36
NORDESTE	0,67	0,93	1,00	0,47	0,93	0,76	0,63	0,14	0,66	0,71	0,46
NOVA CAMPO GRANDE	0,71	0,88	0,99	0,69	0,53	0,54	0,70	0,44	0,56	0,55	0,41
NOVA LIMA	0,84	0,95	1,00	0,86	0,74	0,73	0,85	0,62	0,63	0,67	0,46
NOVOS ESTADOS	0,54	0,74	0,98	0,41	0,35	0,27	0,52	0,27	0,56	0,47	0,32
NÚCLEO INDUSTRIAL	0,82	0,96	0,99	0,94	0,88	0,81	0,92	0,22	0,97	0,86	0,35
PANAMÁ	0,60	0,75	0,97	0,47	0,39	0,32	0,60	0,43	0,40	0,30	0,27
PARATI	0,53	0,71	0,98	0,36	0,30	0,21	0,51	0,38	0,25	0,17	0,23
PIONEIROS	0,64	0,81	0,99	0,53	0,47	0,38	0,60	0,47	0,22	0,20	0,37
PIRATININGA	0,63	0,75	0,98	0,51	0,72	0,72	0,48	0,30	0,48	0,28	0,17
PLANALTO	0,43	0,43	0,86	0,41	0,19	0,16	0,26	0,49	0,14	0,12	0,34
POPULAR	0,78	0,94	1,00	0,78	0,69	0,75	0,78	0,41	0,73	0,72	0,41
RITA VIEIRA	0,64	0,76	0,96	0,58	0,49	0,47	0,68	0,33	0,44	0,38	0,34
SANTA FÉ	0,11	0,07	0,30	0,14	0,03	0,02	0,08	0,00	0,04	0,02	0,20
SANTO AMARO	0,56	0,73	0,97	0,52	0,35	0,34	0,44	0,37	0,31	0,22	0,24
SANTO ANTÔNIO	0,45	0,57	0,95	0,40	0,28	0,23	0,36	0,17	0,22	0,19	0,35
SÃO BENTO	0,15	0,01	0,21	0,53	0,00	0,05	0,12	0,00	0,05	0,02	0,10
SÃO CONRADO	0,84	0,96	1,00	0,73	0,82	0,87	0,78	0,69	0,73	0,74	0,43
SÃO FRANCISCO	0,35	0,31	0,73	0,39	0,16	0,13	0,15	0,40	0,10	0,09	0,36
SÃO LOURENÇO	0,32	0,21	0,79	0,16	0,04	0,06	0,25	0,48	0,16	0,10	0,19
SEMINÁRIO	0,54	0,66	0,95	0,45	0,49	0,40	0,51	0,21	0,22	0,18	0,30
SOBRINHO	0,43	0,43	0,91	0,46	0,13	0,11	0,22	0,46	0,40	0,22	0,15

Fonte: Sauer; Campello; Capillé (2012)

A seguir temos os mapas que indicam os dados gerais da População do Bairro Moreninha e os Índices de Exclusão Social em que está inserida e considerando o contexto geral da cidade de Campo Grande (Mapas 6 e 7, respectivamente).



Mapa 6 - População da Moreninha, segundo Censo do IBGE de 2010 e relação com o contexto de Campo Grande – MS
Fonte: Perfil Socioeconômico de Campo Grande (2019), elaborado pela autora



Mapa 7 - Índice de Exclusão Social do Bairro Moreninha e relação com o contexto de Campo Grande – MS
Fonte: Sauer; Campello; Capillé (2012), elaborado pela autora

6 LEGISLAÇÕES URBANAS DE CAMPO GRANDE APLICADAS AO BAIRRO MORENINHA

Neste capítulo apresentarei as principais legislações urbanas da Cidade de Campo Grande e em quais classificações o bairro está inserido e, portanto, quais diretrizes e índices urbanísticos são aplicáveis ao bairro bem como as características relativas ao meio físico e natural que o mesmo possui.

6.1 CARTA GEOTÉCNICA

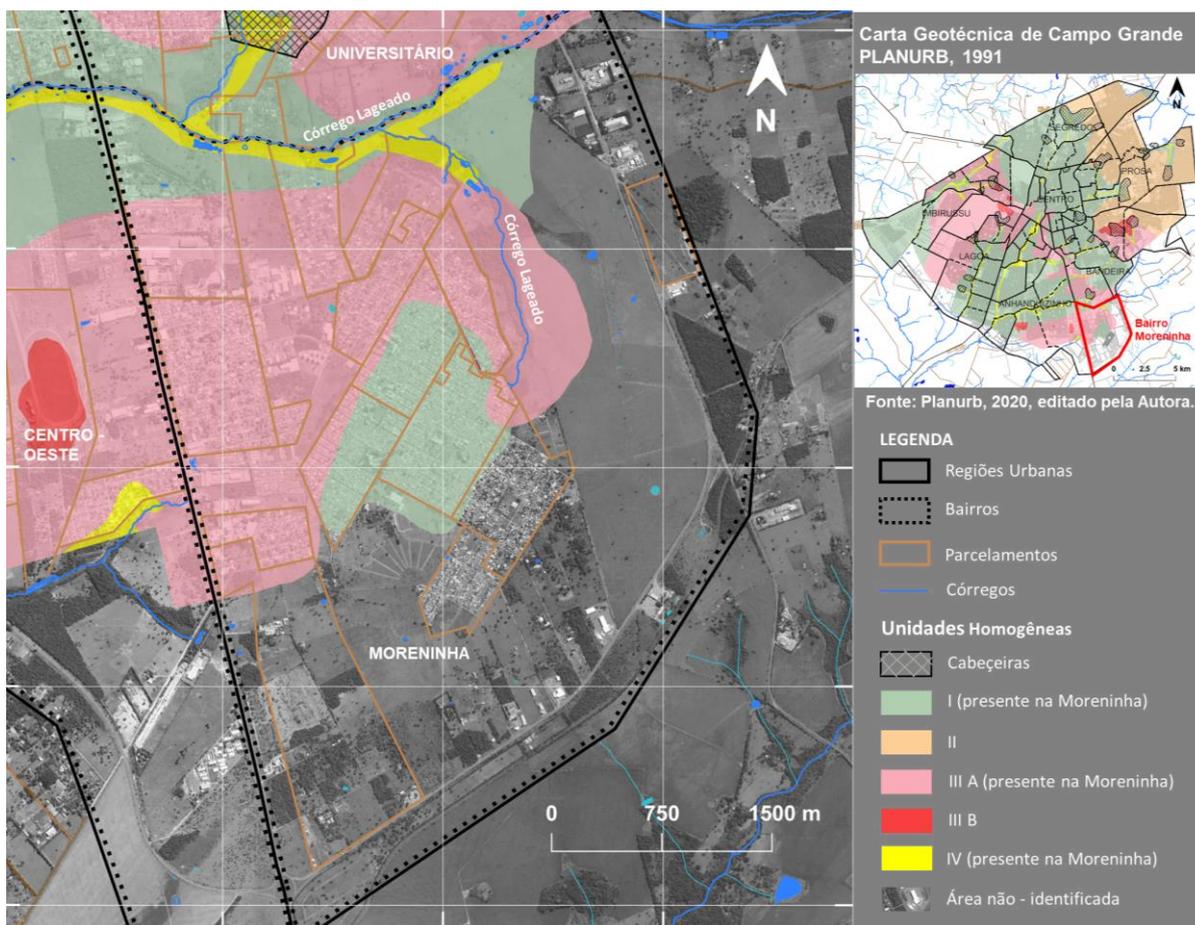
A Carta Geotécnica foi elaborada em 1991 e é um importante instrumento de planejamento urbano ao indicar os tipos de solo existentes na cidade, com suas características de relevo, litologia, solo e geotecnia, indicando problemas existentes nestas áreas, recomendações de cuidados a serem tomadas na urbanização e ocupação de cada uma e em quais não seria recomendável a urbanização.

A carta de Campo Grande tem 5 classificações de áreas de acordo com as características já mencionadas e que são chamadas de unidades homogêneas, as cores indicam o grau de criticidade e o nível de recomendação ou não de urbanização.

Portanto as áreas verdes são as mais indicadas para urbanização e adensamento populacional, já nas áreas vermelhas recomenda-se uso como parques e áreas de lazer em geral, devido a maior instabilidade do solo e principalmente a presença de nível de água próximo a superfície do solo, o que ocasiona problema para a alocação de fundações para edificações.

O Bairro Moreninha tem parte considerável de sua área urbanizada inserido no nível de criticidade III A (Mapa 8), que se refere a solos com nível de água muito próximo a superfície, solo orgânico ou mole e tendência a ruptura de fundações rasas, pavimentos viários, dificuldade de escoamento das águas pluviais etc.

Esta área, portanto, não seria das mais indicadas para urbanização e principalmente habitação levando em consideração os problemas com fundações. A maioria dos loteamentos aprovados após os anos 2000 encontram-se nestas áreas e são posteriores a carta geotécnica (1991) e, portanto, já havia conhecimento do problema por parte do poder público municipal.



Mapa 8 - Carta Geotécnica do Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (1991), elaborado pela Autora

6.2 CARTA DE DRENAGEM

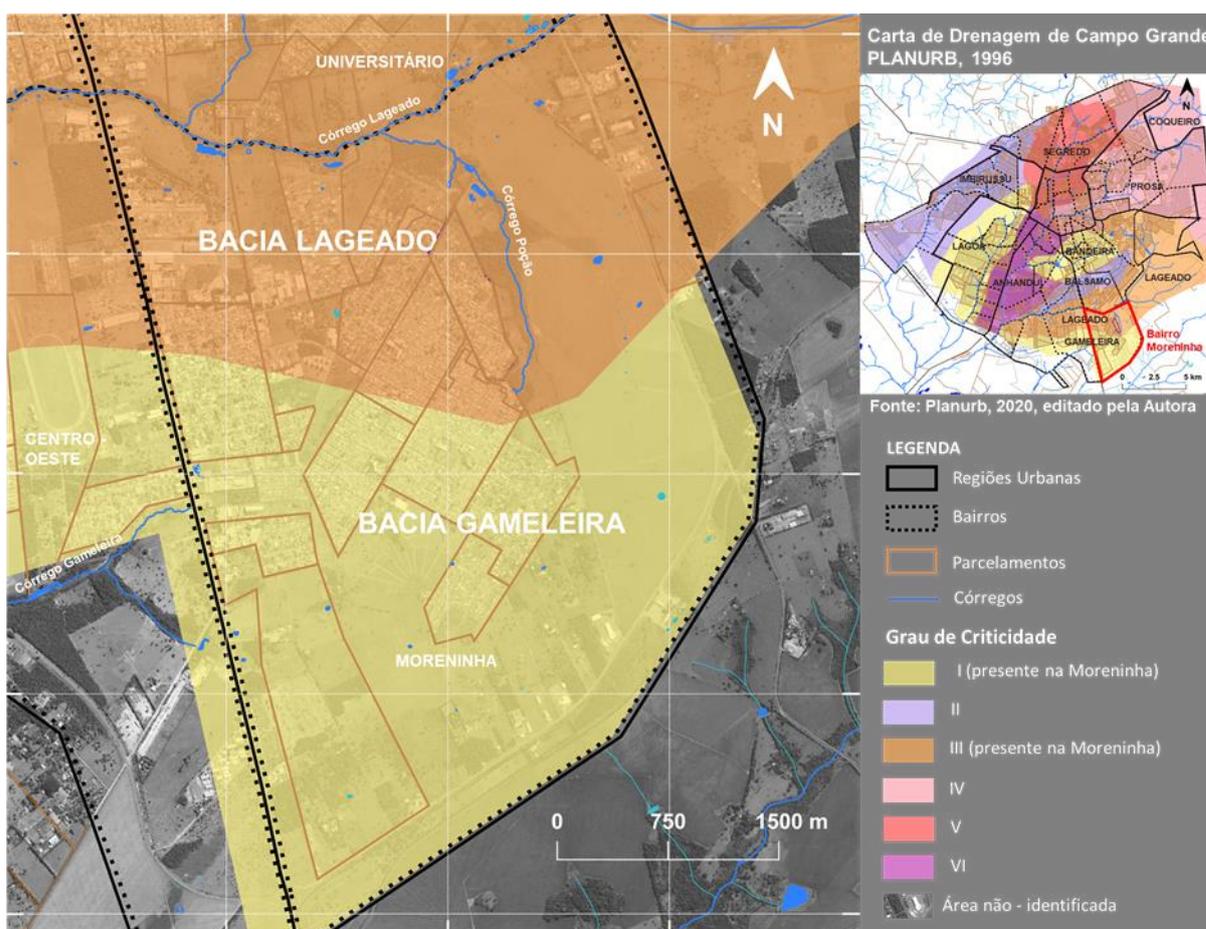
A carta de Drenagem trata da divisão de bacias hidrográficas existentes numa Cidade, em Campo Grande foi feita em 1996 e conta com uma divisão em 9 micro bacias, as quais são: Segredo, Prosa, Coqueiro, Imbirussu, Lagoa, Anhanduí, Bálsamo, Bandeira, Gameleira e Lageado, os nomes fazem referência ao córrego principal de cada micro bacia hidrográfica.

Esta é essencial para o levantamento dos dados referentes aos corpos hídricos da cidade e também relativos aos problemas atuais e futuros da urbanização em cada uma das áreas, bem como propostas de soluções e obras necessárias para resolver ou minimizar estes problemas.

Visa o adequado uso e ocupação do solo de acordo com as características de cada bacia, bem como a identificação de áreas de risco, estabelecimento de critérios de uso para áreas em que podem ocorrer enchentes e inundações e de proteção dos recursos naturais, entre outros. (PLANURB, 1997, pag. 6).

O Bairro Moreninha abrange duas microbacias, Gameleira e Lageado (Mapa 9) tem mais de 90% de suas áreas permeáveis e ambas se caracterizam por problemas com inundações, alagamentos e sistema de microdrenagem insuficiente. (PLANURB,1996).

Para ambos os casos são estabelecidas recomendações de projeto e obras necessárias, destaco a seguir as principais: Implantação de microdrenagem; Desassoreamento, limpeza e desobstrução; Conservação das margens e cabeceiras dos cursos d'água, entre outras. (PLANURB, 1996).



Mapa 9 - Carta de Drenagem do Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (1996), elaborado pela Autora

6.3 PLANO DIRETOR

O novo Plano Diretor foi aprovado em dezembro de 2018 e trouxe diversas alterações, passando a contemplar e definir áreas para aplicação de instrumentos urbanísticos e jurídicos já previstos pelo Estatuto da Cidade tais como a Outorga Onerosa do Direito de Construir, IPTU progressivo no tempo, Direito de Preempção, Parcelamento, edificação e utilização compulsórios, entre outros.

No Art. 102 a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) é uma autorização dada pela prefeitura, mediante pagamento de taxa por parte do proprietário, para que se possa edificar além do permitido pelo Coeficiente de Aproveitamento básico e se chegar ao Máximo, com o objetivo de equilibrar a ocupação do solo, otimizar o uso da infraestrutura urbana e proteger o meio ambiente. (Lei nº 341, 2018, p.12).

O Parcelamento, edificação e utilização compulsórios são definidos no art.119 como áreas incluídas por este Plano Diretor que estão não utilizadas, subutilizadas ou não edificadas e que pode se determinar que sejam devidamente utilizadas conforme definição de condições e prazos para isto. (Lei nº 341, 2018, p.14).

O art.120 define que nas condições citadas acima, os proprietários de imóveis privados que não cumprem com a função social da propriedade, desde que estejam nas Zonas urbanas 1,2 e 3, podem ser notificados e tem 1 ano para protocolar um projeto de loteamento ou edificação perante o órgão municipal específico.

O parágrafo 2º estabelece os casos que descumprem a função social: se considera não edificado, terrenos com área igual ou maior que 1000 m² com Coeficiente de Aproveitamento (CA) igual a 0; Subutilizado, os que tem área igual ou maior que 1000 m² e com CA menor que 10%; não utilizados como imóveis edificados e que estejam sem uso a mais de 2 anos e não parcelados são glebas com área igual ou superior a 10000 m² que tenham CA entre 0 e 10%. (Lei nº 341, 2018, p.14).

Caso não se cumpra o que define o art.120 a Prefeitura pode conforme exposto no art.7 do Plano Diretor e pelo Estatuto da Cidade aplicar o Imposto progressivo no Tempo, ou seja, aumentar o IPTU pago pelo proprietário do imóvel de maneira progressiva durante 5 anos. (Lei nº 341, 2018, p.14).

O Direito de preempção é elucidado no art.110 e trata da preferência do Poder Executivo Municipal em comprar um imóvel urbano que esteja em alienação onerosa entre particulares. (Lei nº 341, 2018, p.13)

O parágrafo 1º determina que as áreas específicas em que valerá o direito de preempção pelo prazo de 5 anos é renovável por mais 1 ano e que serão indicadas por lei específica e publicadas. (Lei nº 341, 2018, p.13).

O art. 111 estabelece as condições em que este direito pode ser exercido: regularização fundiária; execução de programas habitacionais de interesse social; implantação de equipamentos urbanos e comunitários; proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico, por exemplo. (Lei nº 341, 2018, p.13).

Segundo o art. 113 a Operação Urbana Consorciada (OUC) é caracterizada por intervenções e medidas, projetos e planos urbanos que visem melhorias sociais, de estrutura urbanística e de valorização ambiental, sendo feitas com o Poder Executivo em parceria com a Iniciativa privada e contando com a participação de moradores, usuários permanentes e proprietários de imóveis de áreas importantes para o Desenvolvimento da Cidade. (Lei nº 341, 2018, p.13).

O parágrafo 2º estabelece que antes devem ser elaborados Master Plan e Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) na área objeto da OUC para se ter o diagnóstico das características socioeconômicas, urbanas e naturais, a capacidade de suporte da infraestrutura em função do adensamento e medidas estruturantes, com relação ao local. (Lei nº 341, 2018, p.13).

Outras áreas conforme lei específica também poder ser definidas para OUC posteriormente (art.114) e a implementação deve ser feita mediante necessidades estabelecidas no art. 115, as quais são: Promover a melhoria e a ampliação do sistema de circulação e de desenvolvimento urbano voltado para o transporte; Ampliar oferta de áreas públicas de lazer e comunitárias; Programas de habitação de interesse social e Processos de requalificação urbana, entre outros. (Lei nº 341, 2018, p.13).

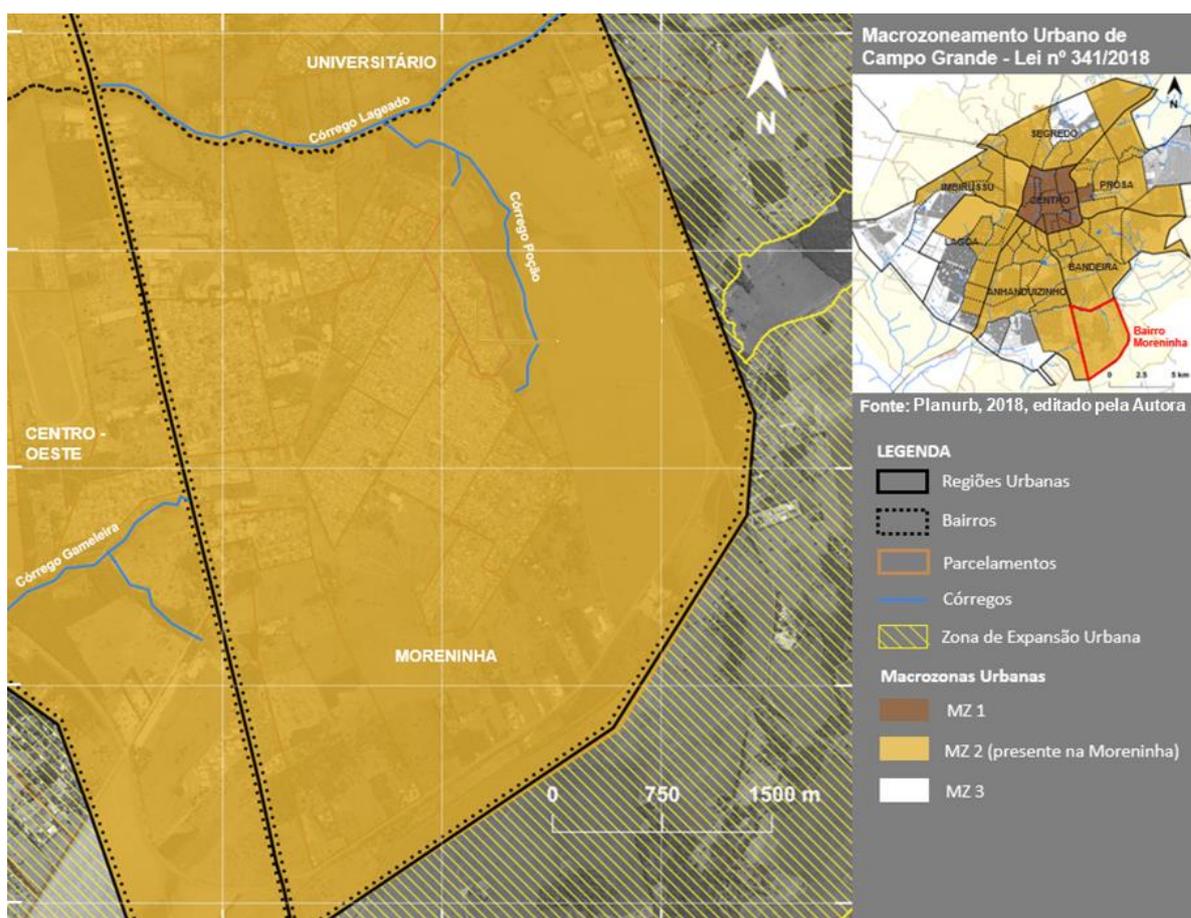
Os instrumentos citados, para os quais haveria legislação específica, ainda não foram viabilizados, mas seriam válidos segundo o Plano Diretor para a Moreninha: a Outorga Onerosa do Direito de Construir, o Direito de Preempção e a Operação Urbana Consorciada, indicadas em mapas anexos a lei nº 341/2018.

A partir deste momento serão citados instrumentos próprios do Planejamento Urbano que fazem parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental de Campo Grande (PDDUA), conforme Lei nº 341/2018, bem como o que está definido para o Bairro Moreninha, as regulamentações e recomendações a eles incluídas.

6.3.1 Macrozoneamento Urbano

O primeiro instrumento de organização a nível de plano diretor é o macrozoneamento, o qual indica os índices de adensamento, delimitado por áreas na cidade, que variam do prioritário ao mais restrito, além de diretrizes gerais de ocupação e uso do solo para elas.

A Moreninha está inserida na Macrozona 2 (MZ2), de adensamento secundário (Mapa 10), devendo ter densidade demográfica líquida de até 240 hab. por hectare e densidade demográfica de até 55 hab. por hectare, no qual indica-se a ocupação de áreas e lotes vazios ou subutilizados, a implantação de programas habitacionais e outros usos como patrimônio cultural, habitação, meio ambiente e diversificação das atividades econômicas.



Mapa 10 - Macrozoneamento do Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

6.3.2 Zoneamento Urbano (Lei de Uso e Ocupação do Solo)

A Lei de uso e ocupação do solo existe para dividir a cidade em áreas (zonas) com definição de tipos de usos comerciais, residenciais, atacadistas, industriais e outros permitidos para aquela localidade, bem como índices urbanísticos tais como índice de elevação, taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento, por exemplo, que dizem respeito a ocupação e a edificação dos lotes da cidade.

Campo Grande anteriormente era dividida em 12 zonas pelo Plano Diretor de 2008, com a aprovação em 2018 do Novo Plano Diretor da cidade, o que incluiu a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, a cidade passou a ser dividida em 5 zonas.

A nova legislação passou a incluir novos índices que antes não eram previstos como a outorga onerosa ou transferência do direito de construir, permitindo a construção no lote respeitando o coeficiente de aproveitamento básico.

Acima deste coeficiente pode-se aumentar a capacidade construtiva do lote, caso se comprove a necessidade e esteja de acordo com a infraestrutura da região, por meio de pagamento a prefeitura e recebendo uma capacidade de construção de outro lote que não irá utilizá-la por completo.

O bairro Moreninha se situa na zona urbana 4 (Z4), prevê um coeficiente básico de aproveitamento de 2, ou seja, a área total que pode ser construída no lote somando todos os seus pavimentos seria o dobro da área total do terreno, podendo chegar ao coeficiente máximo de 3.

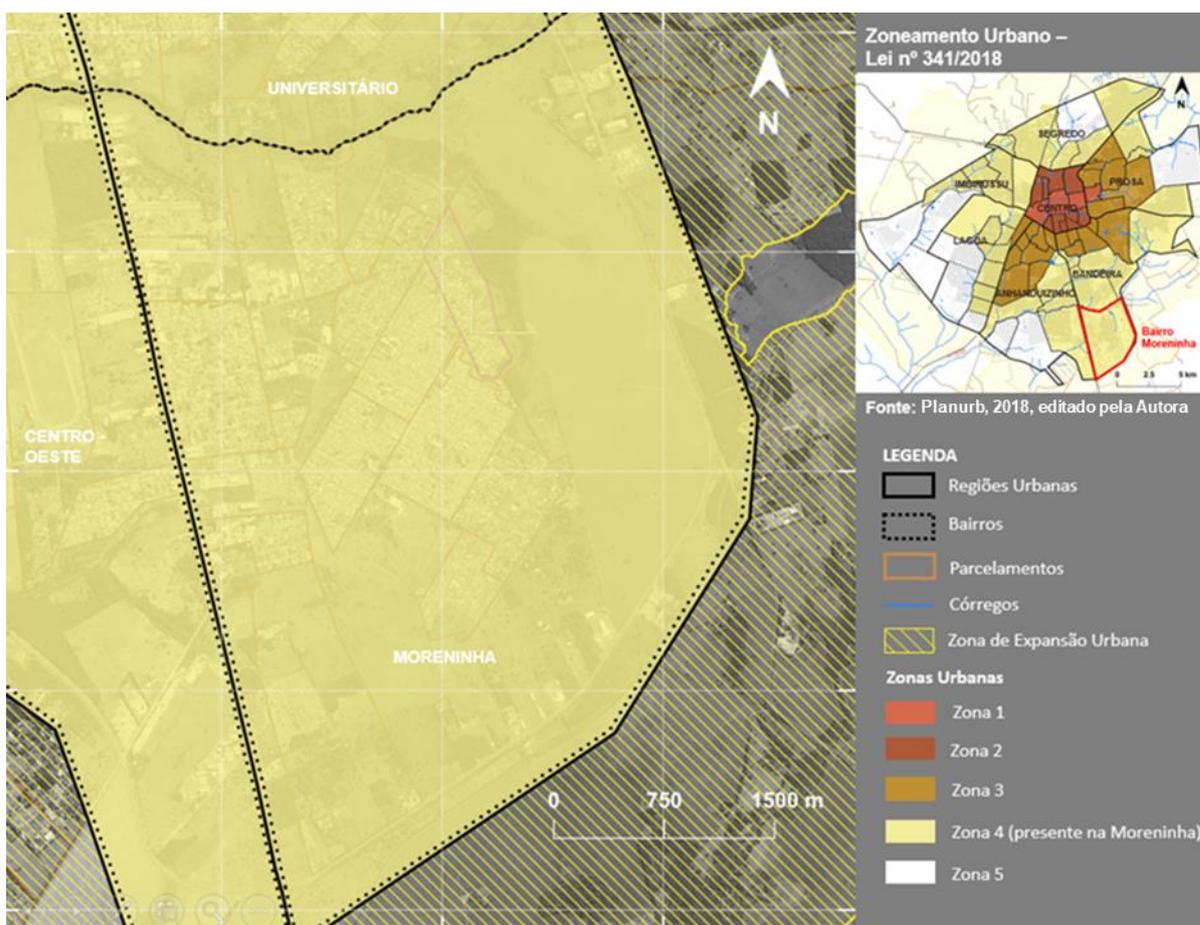
A taxa de ocupação permitida é de 0,5, ou seja, só pode haver construção em 50% da área do lote e os lotes mínimos devem ter 250 m², sendo lotes de 10x25m e os de esquina 375m², com lotes de 15x25m, mas cabe dizer que boa parte dos lotes do bairro não seguem tais dimensões.

Todos os índices urbanísticos citados e os demais podem ser vistos a seguir (Tabela 5), com os dados da zona 4 e demais zonas urbanas da cidade, bem como o mapa que ilustra o zoneamento em que o bairro Moreninha está inserido (Mapa 11).

Tabela 5 - Índices e Instrumentos Urbanísticos aplicáveis a Zona, com destaque para a Zona 4 (delimitada pelo retângulo amarelo)

ZONA DE USO	ÍNDICES E INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS APLICÁVEIS À ZONA E EIXO DE ADENSAMENTO						LOTES MÍNIMOS		
	TAXA DE OCUPAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÍNIMO - Caminh	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO - Cabac	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO - Camax	OUTORGA ONEROSA / TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR	ÍNDICE DE ELEVAÇÃO	ÁREA (m²)	Tecida Esquina (m)	Tecida Meio de Quadra (m)
Z1	Térreo e 1º Pavimento - 0,7 Demais Pavimentos - 0,5 ⁽¹⁾	0,10	4	5	1 ⁽¹⁾	Live	250,00	15,00	10,00
Z2	0,5 ⁽¹⁾	0,10	3	5	2 ⁽¹⁾	6 ⁽¹⁾	250,00	15,00	10,00
Z3	0,5 ⁽¹⁾	0,10	2	4	2	4 ⁽¹⁾	250,00	15,00	10,00
Z4	0,5	0,10	2	3	1	4 ⁽¹⁾	250,00	15,00	10,00
Z5	0,5	0,10	1	1,5	0,5	2 ⁽¹⁾	250,00	15,00	10,00

Fonte: PLANURB (2018), editado pela autora



Mapa 11 - Zoneamento do Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

6.3.3 Zoneamento Ambiental

O zoneamento ambiental (ZA), incluído no PDDUA de 2018, define taxas de relevância ambiental (relacionada a indicadores de vegetação, drenagem, quantidade de áreas de proteção ambiental existente na região, etc.) e consequentemente de ocupação permitida em cada uma das ZA's para a preservação destas características.

Segundo o 2º Parágrafo do Art.25 as “Zonas Ambientais foram estabelecidas obedecendo ao cruzamento de dados obtidos na análise geotécnica, hídrica e topográfica do território urbano de Campo Grande”. (Lei nº 341, 2018, p.4).

Quanto maior o número da zona, maior a taxa de relevância ambiental (TRA) e maior é a taxa de permeabilidade, ou seja, maior a porcentagem do lote que deve permanecer sem impermeabilização, valendo para a ocupação de novos lotes.

No parágrafo 4º é instituído, porém, que lotes privados que deixem uma área permeável além do exigido no térreo, poderão utilizar este potencial construtivo restante do térreo nos demais pavimentos. (Lei nº 341, 2018, p.4).

O estabelecimento de TRA para loteamentos seria feita em até 180 dias e poderia servir de base para estabelecer áreas permeáveis no Plano de Bairro da Moreninha, no entanto, não foi elaborada ainda.

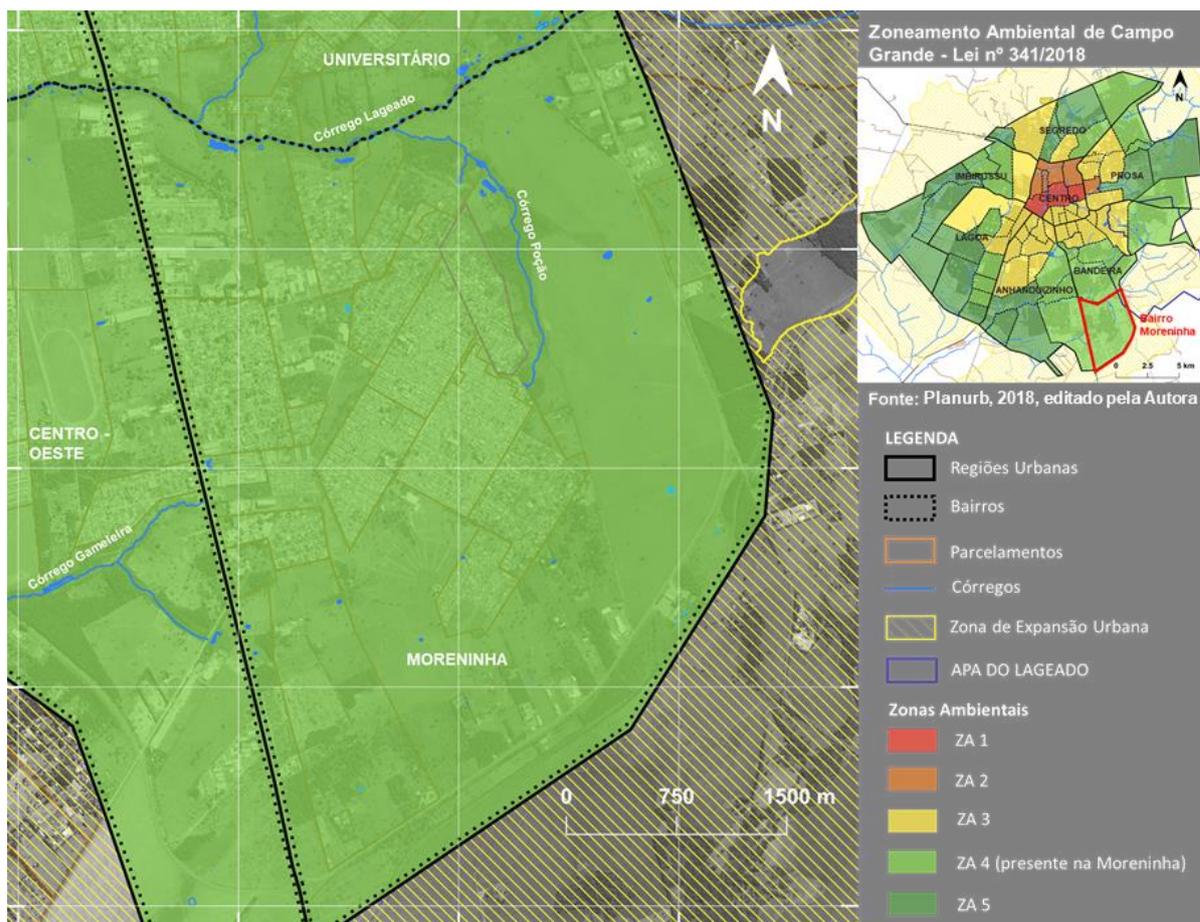
A Moreninha se inclui na Zona Ambiental 4 (ZA4), portanto a de 2ª maior TRA (0,45) e com a maior taxa de permeabilidade definida pelo plano diretor, que seria de 30% e como já dito esta permeabilidade seria para os lotes privados, conforme Tabela 6 a seguir.

Tabela 6 - Taxa de Relevância Ambiental, com destaque para a Zona Ambiental 4 (delimitada pelo retângulo amarelo)

Zona Ambiental	TRA Mínima	Taxa de Permeabilidade
ZA1	0,36	20%
ZA2	0,38	25%
ZA3	0,40	25%
ZA4	0,45	30%
ZAS	0,50	30%

Fonte: PLANURB (2018), editado pela autora

Na sequência o Mapa 12 também irá ilustrar a Zona Ambiental no qual está inserido o bairro Moreninha.



Mapa 12 - Zoneamento Ambiental do Bairro Moreninha
 Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

6.3.4 Zonas Especiais de Interesse Ambiental

As Zonas Especiais de Interesse Ambiental (ZEIA's) conforme Art. 37. "São porções do território que apresentam características naturais, culturais ou paisagísticas relevantes para a preservação de ecossistemas importantes e manutenção da biodiversidade" e são classificadas por 5 tipos, de ZEIA 1 a ZEIA 5. (Lei nº 341, 2018, p.5).

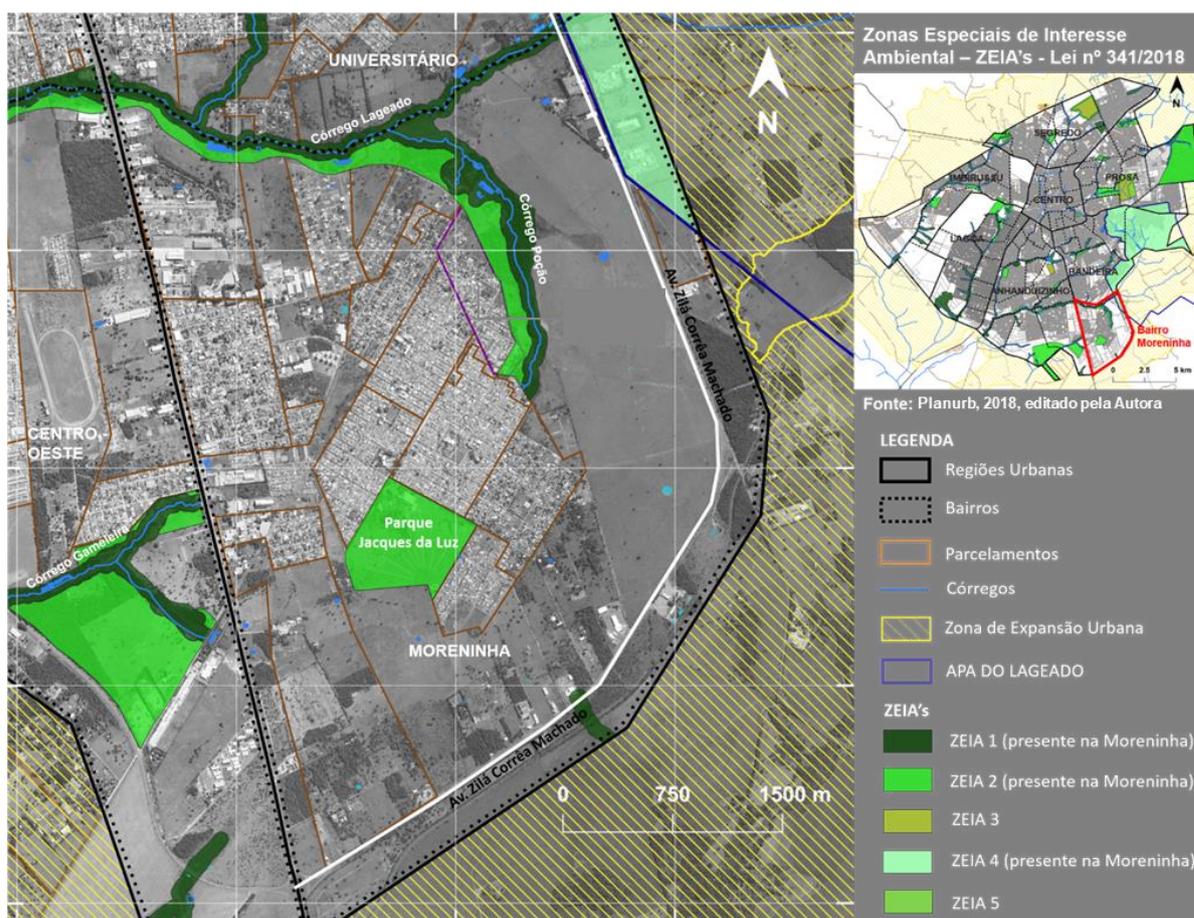
Na moreninha há 1 área classificada como ZEIA 1, correspondendo a Mata Ciliar do Córrego Lageado (divisa entre os bairros Moreninha e Universitário) e do Córrego Poção (que delimita o loteamento Jardim Nova Jerusalém à nordeste).

Há também 2 áreas como ZEIA 2, a do Parque Jacques da Luz e o restante da Mata do Córrego Poção e Lageado, que serão melhor demonstradas no Mapa 13.

O art.37 em seu parágrafo 1º define ZEIA 1 como sendo áreas de preservação ambiental permanente, sejam elas de vegetação nativa ou não, com o objetivo de preservar a paisagem, recursos d'água, a fauna e flora, proteger o solo e contribuir com a qualidade de vida das pessoas. (Lei nº 341, 2018, p.5).

Conforme o parágrafo 2º do artigo anterior, a ZEIA 2 é formada por remanescentes de vegetação, destinadas a proteção e conservação ambiental e que pode ser parcelada, ter edificações. (Lei nº 341, 2018, p.5).

O art. 38 estabelece que caso seja parcelada, os lotes devem ter no mínimo 5000 m², com taxa de permeabilidade de 60% e a altura máxima da edificação deve ser de até 15m. No art.40 autoriza-se a retirada de até 40% da vegetação, além de que a Transferência do Direito de Construir e o Direito de preempção são instrumentos aplicáveis aos imóveis em ZEIA 2. (Lei nº 341, 2018, p.5;6).



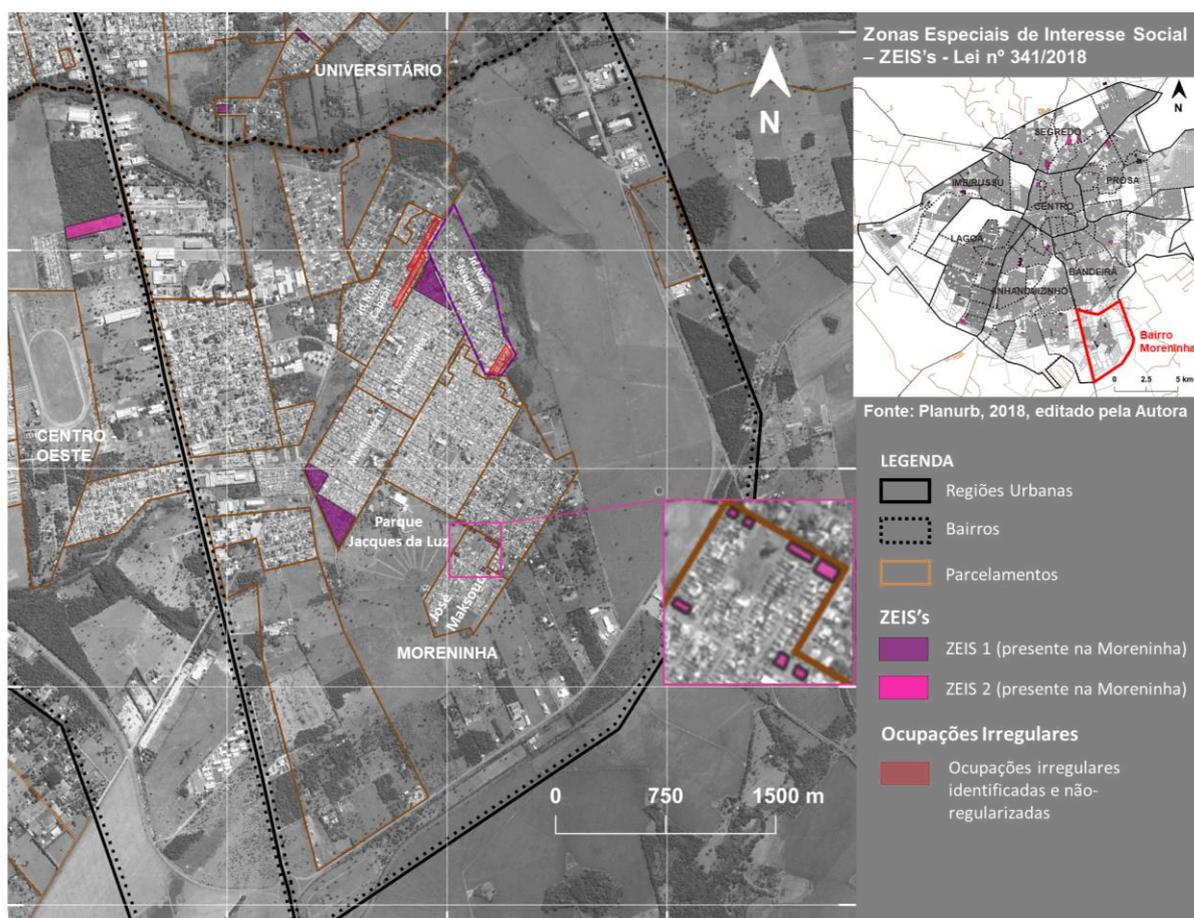
Mapa 13 - Zoneamento Ambiental do Bairro Moreninha
 Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

6.3.5 Zonas Especiais de Interesse Social

As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS's) podem ser utilizadas para programas de regularização fundiária, habitação de interesse social, comunidades indígenas, quilombolas e reserva de terra segundo o art.28. (Lei nº 341, 2018, p.4).

O Bairro possui áreas de ZEIS 1, que são formadas por áreas de ocupações irregulares e que se considera como consolidadas após 5 anos e as quais a prefeitura não tenha interesse na reintegração de posse, assim sendo, nelas é promovida a regularização fundiária e urbanística. (Lei nº 341, 2018, p.4).

E também de ZEIS 2, que seriam terrenos vazios ou imóveis subutilizados, abandonados ou não utilizados, os quais passam a ser destinados para programas habitacionais de interesse social, devendo ser urbanizados e providos de equipamentos públicos (Lei nº 341, 2018, p.4), conforme o Mapa 14 abaixo.

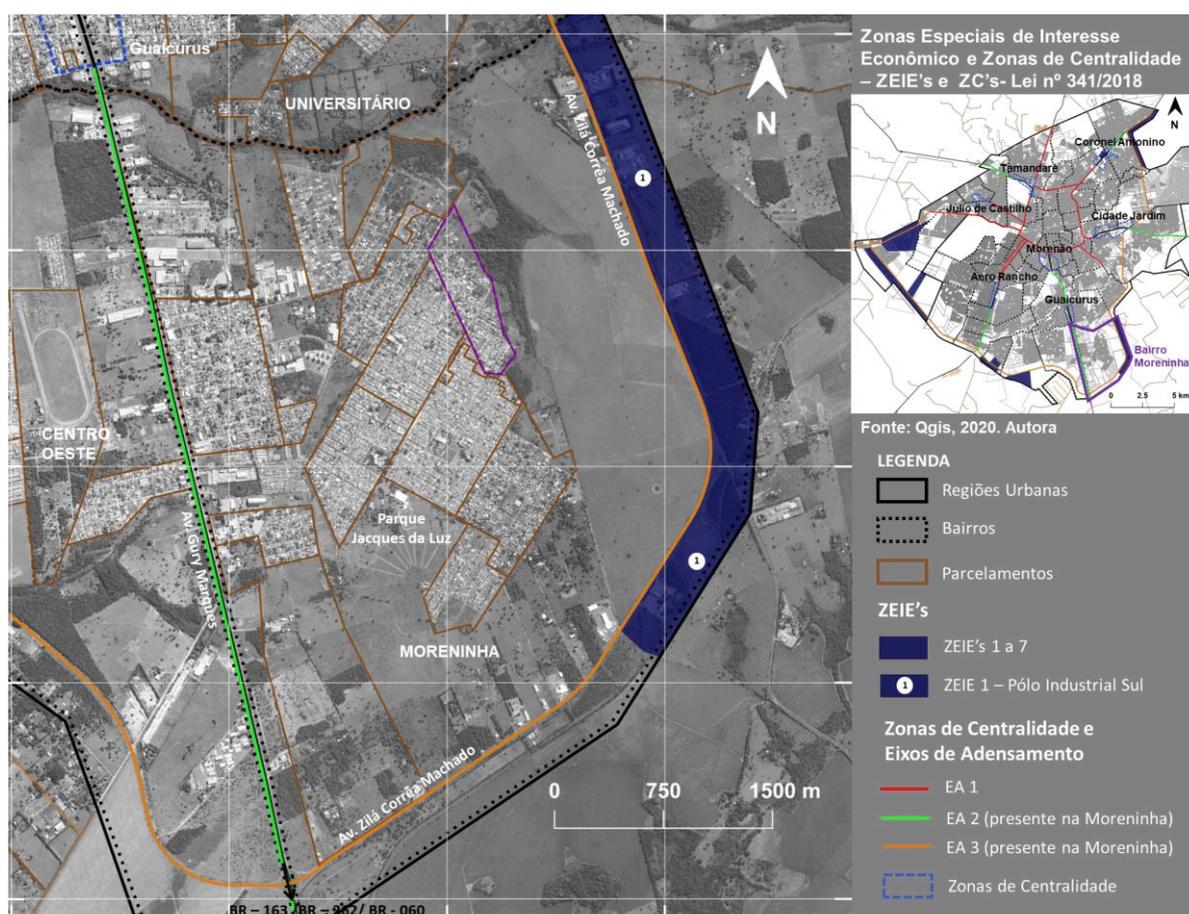


Mapa 14 - Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) do Bairro Moreninha
 Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

6.3.6 Zonas Especiais de Interesse Econômico, Zonas de Centralidade e Eixos de Adensamento

As Zonas Especiais de Interesse Econômico (ZEIE's) são porções de terra ou lotes destinados para atividades econômicas de grande porte e uso especial como Indústrias, por exemplo (Lei nº 341, 2018, p.5), mas não há índices e diretrizes urbanísticas mais detalhadas aplicáveis a estas áreas.

No entanto há índices urbanos gerais como taxa de ocupação, medidas de lotes, entre outros, estabelecidos para as ZEIE's. Já os Eixos de Adensamento (EA's) são vias com o intuito de estimular o adensamento e usos propostos em Zonas de Centralidade (ZC's) estabelecidas na cidade, tendo índices urbanísticos específicos conforme art. 44 (Lei nº 341, 2018, p.6). A ZEIE 1 e EA's 2 e 3 estão presentes no bairro (Mapa 15).



Mapa 15 - Zonas Especiais de Interesse Econômico e Eixos de Adensamento do Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

6.4 PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) de Campo Grande – MS foi elaborado no ano de 2009 mas foi publicado somente em 2015 através do decreto nº 12.681. O PDTMU foi dividido em 3 partes, o item A que trata de Trânsito e Sistema Viário, item B que trata do Transporte Coletivo e item C que compreende o Fortalecimento Institucional.

Na introdução do PDTMU cita-se que “Tal importância dada aos transportes, deve, todavia, ser entendida como uma valorização da mobilidade do cidadão urbano, seja em suas atividades produtivas, seja em suas atividades de cultura e lazer cotidianos”. (CAMPO GRANDE, 2015, pag.8).

O Estatuto da cidade em seu art. 41 faz a exigência de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana para cidades com mais de 500 mil habitantes, como contrapartida para recebimento de determinados recursos federais e este plano deveria ser apresentado ao Ministério das Cidades (atual Ministério do Desenvolvimento Regional) para acompanhamento e avaliação da política de mobilidade urbana implementada. (BRASIL, 2001).

Todo o processo histórico de urbanização de Campo Grande acabou por produzir uma cidade muito espalhada e que oferece maiores custos de urbanização e mais custos de vida aos seus cidadãos, além de interferir especialmente no acesso ao trabalho, moradia, estudo, lazer e na mobilidade das pessoas dentro da cidade, tanto pelo tempo de deslocamento quanto pelo custo da tarifa, entre outros.

O PDTMU indicava que a densidade demográfica da área urbana era muito baixa. Em 1969 era de 26.223ha e pela Lei Complementar nº 74/2005 (Lei de uso Ocupação do Solo - LOUOS) chegou a 35.000ha, computando as áreas loteadas e não loteadas, a densidade média dentro do perímetro urbano de Campo Grande era de 15 hab./ha em 1991, chegando a 21,24 hab./ha em 2005.

Para saber o impacto do crescimento populacional sobre o sistema viário o PDTMU considerou os aspectos mais formais como o potencial de ocupação de cada uma das zonas urbanas e informais, que seriam os indicadores de adensamento considerando o número de alvarás para cada uma das zonas.

Considerando os coeficientes de ocupação de uso residencial observou-se que a Zona 7, pelo antigo zoneamento e no qual inseria-se o bairro Moreninha, era uma das maiores em área e com maior possibilidade de adensamento, os cálculos

indicavam que poderia abrigar quase 5 milhões de pessoas (CAMPO GRANDE, 2015), ou seja, uma única zona poderia abrigar mais de 4x a população total atual da cidade, o que reforça o baixíssimo adensamento de Campo Grande.

Um aspecto sempre importante da Mobilidade urbana é a hierarquização das vias, a vigente em Campo Grande foi estabelecida pelo Plano Diretor de 2005 e a classificação é a seguinte: Via Arterial 1 (VA1); Via Arterial (VA); Via Coletora (VC); Via Local (VL) e Ciclovias. A classificação também atendia ao Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997). (CAMPO GRANDE, 2015).

E a hierarquia viária em Campo Grande segue as dimensões das vias e em geral não considera as funções da via, como ser linha de transporte público, por exemplo e os usos dos lotes lindeiros a elas, observando o Centro, vemos que quase todas as vias são arteriais e que desconsideram os deslocamentos não motorizados, em especial dos pedestres.

Um aspecto avaliado para definir diretrizes de hierarquia viária e mobilidade urbana foram as origens e os destinos de viagem em Campo Grande, como a maior parte dos empregos se encontra na Região Central, destino da maioria das viagens e considerando a taxa de crescimento de veículos 4 vezes maior que a populacional (2008), se torna óbvio que a capacidade viária desta região de atender a demanda será esgotada. (CAMPO GRANDE, 2015).

Foi feita na época uma contagem de número de motos, carros e bicicletas trafegando em 52 pontos da cidade gerando os seguintes dados (Tabela 7):

Tabela 7 - Comparativo de bicicletas, carros e motos nos pontos pesquisados

PONTO	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
BICICLETA	602	430	650	590	934	731	332	670	745	470	613	457	227
CARRO	4018	4757	2723	3779	918	6537	1931	1763	9007	974	780	7263	2875
MOTO	2187	2071	1727	2271	975	4187	1407	1867	6578	691	844	2755	1057
PONTO	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
BICICLETA	467	893	326	596	440	652	565	1676	637	1128	1301	733	1078
CARRO	9131	12177	2057	6218	9284	5987	5170	2624	4846	3330	3035	2424	10710
MOTO	1966	2905	890	2898	3390	2790	2429	2732	3175	3506	3189	1423	7540
PONTO	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
BICICLETA	388	312	568	365	186	338	324	539	797	1541	165	295	387
CARRO	5949	9788	20108	15156	12032	9520	5977	7506	9784	12458	784	2454	4289
MOTO	2660	3375	4842	3718	2132	2212	1367	2915	4643	5788	366	1299	2189
PONTO	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
BICICLETA	1214	714	642	139	324	239	892	359	599	435	919	1497	643
CARRO	11593	5847	8527	4668	6613	13158	13907	11032	12181	12257	5569	13501	2984
MOTO	6744	2986	3825	1152	2046	2689	6066	3398	4549	3739	3203	6916	1870

Fonte: Logitrans (2008), editado pela autora

Observa-se que na maioria das vias a predominância é de automóveis e motocicletas, as bicicletas em vários pontos correspondem a cerca de 10% da quantidade de carros, e não houve levantamento sobre os ônibus.

Indicando que os meios de transporte coletivo e não motorizados deveriam ter mais infraestrutura e incentivos para que sejam mais utilizados e ajudem na redução de tráfego, poluição e na melhoria de mobilidade da população em geral.

Com base nos diagnósticos foram estabelecidas algumas “ameaças e oportunidades”, o qual algumas serão destacadas abaixo (Quadro 2).

Ameaças	Oportunidades
Descontinuidade das vias por causa de parcelamentos desconexos e dos vários vazios urbanos na cidade.	Topografia favorável a continuidade das vias mas considerando o parcelamento dos vazios intraurbanos.
Falta de padronização das calçadas, já que são feitas e ficam na responsabilidade dos donos dos lotes.	Disponibilizar maior faixa viária para os pedestres e fazer as adequações necessárias de acordo com o “Desenho Universal” de acessibilidade.
Hierarquia do sistema viário baseada na largura das vias e não na sua função no contexto da mobilidade urbana.	
Exigência legal de estacionamento em empreendimentos comerciais e de serviços, além da real necessidade, aumentando a demanda de vagas nas vias públicas.	Existência de pequena área de estacionamento regulamentado na região central (que concentra muitos destes empreendimentos).
Falta de prioridade para pedestres, devido a larguras das vias e faixas destinada ao tráfego de veículos motorizados e pela existência de rotatórias e outros dispositivos que priorizam o tráfego de veículos.	
Falta de técnicos de nível superior nos quadros de carreira da AGETTRAN, prejudicando a continuidade dos projetos relacionados ao trânsito e transporte.	
Falta de sistematização dos dados relacionados ao trânsito e ao transporte, prejudicando o planejamento nestas áreas.	

Quadro 2 - Destaques das Ameaças e Oportunidades

Fonte: Logitrans (2008), adaptado pela autora

Com base na listagem acima foram feitas diretrizes relacionadas a implantação de novas vias, calçadas, hierarquia viária, ciclovia, capacidade das vias,

mobilidade, entre outros e iremos destacar as principais e considerando também aquelas que podem ser aplicadas no Plano de Bairro da Moreninha.

No quesito 2.1 Projeto e Implantação de Novas Vias temos: ampliar a integração entre bairros através de vias perimetrais; Elaborar Estudos de Diretrizes de Arruamento para a implantação de vias coletoras paralelas as arteriais; Exigir nos novos parcelamentos de solo que haja continuidade do sistema viário existente. (CAMPO GRANDE, 2015).

No 2.2 que trata de Calçadas: Viabilizar a implantação de calçadas em vias pavimentadas e sem espaço adequado para os pedestres; Melhorar a qualidade dos passeios construindo ou reconstruindo o pavimento e considerando as normas de acessibilidade específicas; Compatibilizar a arborização viária com a acessibilidade nos passeios. (CAMPO GRANDE, 2015).

O 2.4 Hierarquia do Sistema Viário define: Reformular a hierarquia viária com base na classificação funcional das vias e criação de vias exclusivas ou prioritárias para pedestres; Elaborar projetos de paisagismo, iluminação pública, de mobiliário urbano, entre outros, que promovam identidades próprias para as diferentes áreas da cidade e para a própria caracterização da hierarquia viária. (CAMPO GRANDE, 2015).

A partir daqui trataremos do item B que trata do Transporte Coletivo em Campo Grande. Como já dito antes a ocupação desordenada do solo e as grandes áreas urbanas geram problemas a esse modal.

O atendimento as áreas mais periféricas e com baixa densidade demográfica faz com que haja baixo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), o baixo IPK somado ao aumento de preço de insumos como o diesel, por exemplo, dos impostos e das passagens gratuitas concedidas a idosos e estudantes, segundo o PDMTU, induz ao aumento da tarifa e faz com que a população de menor renda perca acesso ao serviço por não poder pagá-lo. (CAMPO GRANDE, 2015).

O Sistema de transporte público vigente, apesar de vários aspectos em que ele não é mais considerado, é o Sistema Integrado de Transporte (SIT), que foi elaborado em 1991 e em 2008 operava 160 linhas com a seguinte classificação:

“Troncais: são linhas que ligam os terminais à região central da cidade, passando pelas vias estruturais; Alimentadoras: percorrem as vias coletoras e locais no interior dos bairros, com destino aos terminais; Convencionais: fazem a ligação dos bairros diretamente à região central da cidade; Interbairros: ligam bairros diferentes sem passar pela região central; Executivas: operadas por micro-ônibus, em itinerários de menor demanda”. (CAMPO GRANDE, 2015, p.7).

O SIT previa que deveriam ser construídos 11 terminais em Campo Grande, em 2009 tínhamos 8 destes construídos e em funcionamento, os 3 restantes ainda não foram construídos e um deles foi desativo (Terminal Moreninhas) e transformado em ponto de integração (PégFácil).

Até 2006 as linhas não estavam totalmente integradas, algumas linhas convencionais, por exemplo, integravam-se no antigo Terminal Rodoviário de Campo Grande. Em 2007 elas foram adicionadas ao SIT e passou a haver a integração entre as linhas de ônibus através de cartões inteligentes. (CAMPO GRANDE, 2015).

Em 2009 o SIT transportava uma média de 200.000 passageiros por dia, a Tabela 8 indica que existe uma tendência de diminuição no número de passageiros transportados por dia e de passageiros por ônibus, mas a quantidade de quilômetros rodados continua crescendo, o que gera redução no IPK e maiores custos com transporte público, conforme descrito abaixo.

Tabela 8 - Características do Transporte Público Municipal

Informações gerais sobre transporte coletivo por ônibus	ano								
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Frota total	448	452	481	474	480	483	511	509	510
Média de passageiros/dia transportados	255.662	242.644	228.019	215.725	210.376	200.548	197.530	194.598	191.896
Média de quilômetros rodados/dia	89.971,00	91.666,00	91.992,00	95.351,00	94.263,00	93.039,00	91.877,00	92.677,77	95.077,54
Média de passageiros/ônibus	639	607	549	517	493	481	454	422	408
Passageiros/km (bruto)	2,84	2,65	2,48	2,26	2,23	2,16	2,15	2,10	2,02

Fonte: AGETRAM/ASSETUR (2008)

Nota: considerou-se os usuários pagantes e usuários com passe do estudante

Diversos fatores contribuem para a redução no número de usuários do transporte coletivo, os quais podemos citar:

1. O preço da passagem é inacessível para grande parte da população de baixa renda, cerca de 16,6% não podia pagar pela tarifa de ônibus (IBGE, 2000), eram famílias com renda de até meio salário mínimo.

2. Informalidade no trabalho, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do IBGE (2004), cerca de 25% da população com renda entre 0,5 e 1 salário mínimo mensal estava na informalidade, ou seja, não tem salário fixo e não recebem “vale-transporte” para o uso para trabalho, o que normalmente os empregos formais fornecem.
3. Aumento da frota de automóveis, em especial de moto (crescimento de 14,92%), e também de carros (com 5,84%), enquanto a população crescia cerca de 1,77% ao ano, isso indica que nos 3 anos citados 3% da população deixou de usar ônibus por que adquiriu uma moto e 2,16% por aquisição de carro próprio.

Apesar da desatualização é possível considerar que o percentual de queda no número de usuários do transporte coletivo é ainda maior atualmente. Considerando os valores de tarifa, por exemplo, não foram encontradas informações da tarifa em 2006 (última data dos dados da tabela), mas em 2012 o valor era de R\$ 2,80, atualmente é de R\$ 4,25 e não houve mudanças extraordinárias na renda familiar da população de baixa renda campo-grandense neste período.

O Transporte Coletivo era usado em 2009 por 26% da população, comparando com São Paulo e Curitiba o uso era de 68 e 105% da população respectivamente, segundo dados da SPTrans e URBS (2007).

A cidade, portanto, precisava e teria condições de dobrar a porcentagem de usuários, mas para isso necessitaria diminuir a tarifa e melhorar a qualidade do serviço. (CAMPO GRANDE, 2015).

As propostas de modernização da rede de transporte feitas em 2009 consideraram as características da rede e a realização de pesquisa de desejo de viagens com 25.938 usuários, que no período representavam cerca de 10% da demanda de usuários em dias úteis.

O número de passageiros por hora (Carregamento Geral) do SIT no horário de pico e o de transbordos nos Terminais e no Terminal Moreninhas estão indicados nos Mapas 16 e 17 respectivamente e mostram a situação em 2009. (CAMPO GRANDE, 2015).

Ameaças	Oportunidades
Perímetro urbano superdimensionado, diminuindo o "índice de passageiros por quilômetro - IPK" e conseqüentemente elevando os custos operacionais e a tarifa paga pelo usuário.	Atendimento de 100% dos bairros pelo serviço de transporte coletivo.
	Terminais de Transporte Coletivo estão longe do prazo de saturação.
Queda constante no número de passageiros do transporte coletivo, devido ao alto custo da passagem e ao planejamento urbano voltado ao transporte individual, além da concorrência com os mototáxis.	
Utilização de várias vias no Centro da cidade pelo transporte coletivo, dividindo o espaço viário com outros veículos e prejudicando a fluidez do tráfego.	Integração de todo o sistema de transporte coletivo, mediante sistema de bilhetagem eletrônica por tempo, permitindo a troca de veículo em qualquer ponto da rede.

Quadro 3 - Resumo de Ameaças e Oportunidades

Fonte: Logitrans (2009)

Através dos pontos citados as seguintes diretrizes foram propostas para incentivar o uso do Transporte Coletivo (Ônibus):

“Considerando a função social da propriedade, incentivar a plena utilização dos potenciais construtivos, principalmente em áreas, vias com maior infraestrutura e/ou que sejam corredores de transporte coletivo; Melhorar a segurança na travessia de pedestres em locais de grande movimento, principalmente na proximidade de Terminais de Transporte, pontos de Ônibus [...]; Prioridade para este transporte através de ruas ou faixas exclusivas; Fazer Campanhas de incentivo ao uso do transporte coletivo”. (CAMPO GRANDE, 2015, p.25).

Também foram feitas propostas sobre o itinerário da cidade para atendimento dos principais destinos de viagem, melhoria na oferta do serviço, redução do tempo de viagem e número de vias utilizadas na região central. (CAMPO GRANDE, 2015).

E com relação a novos terminais e pontos de integração os quais seriam: 1 ponto de integração no São Francisco (curto prazo), criação do Terminal Bandeirantes (médio prazo), mudança do Terminal Moreninhas para a av. Gury Marques esquina com a rua Cafezais (longo prazo), para aumentar o número de viagens por hora nas principais vias troncais da cidade e por fim haver bicicletários em todos eles, para integração entre transporte coletivo e ciclovias. (CAMPO GRANDE, 2015).

7 BAIRRO MORENINHA – ESTUDO URBANÍSTICO

Este capítulo trará as análises sobre os aspectos físico-urbanos do bairro Moreninha feitos pela autora, bem como a percepção dos moradores através de aplicação de questionários, reunindo assim as principais observações dos problemas existentes e das potencialidades do local para embasamento do plano de bairro.

7.1 MOBILIDADE URBANA

Esta seção irá tratar de análises sobre a hierarquização viária e transporte coletivo na Moreninha dentro do contexto atual e quais seriam as problemáticas existentes referentes a elas.

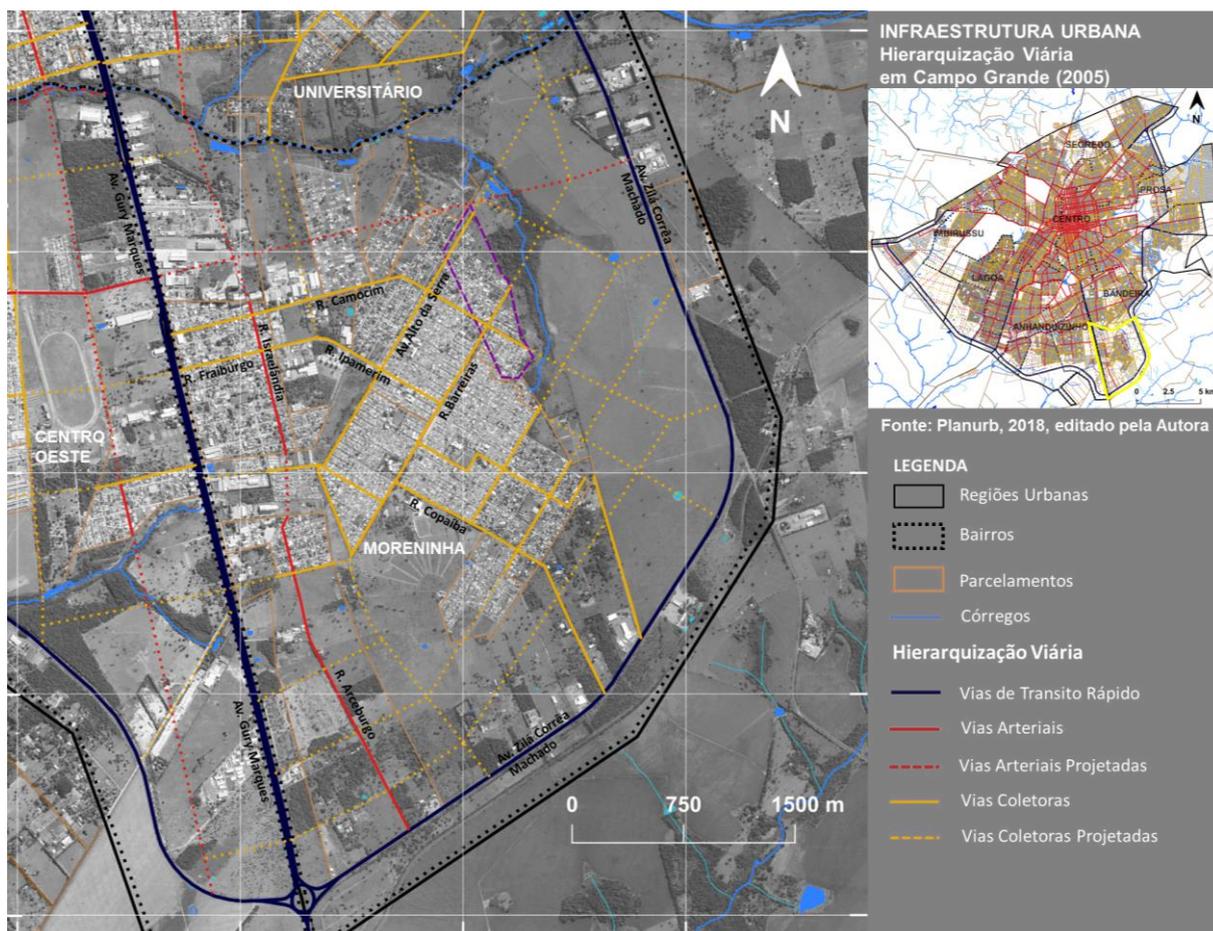
7.1.1 Hierarquização Viária

O bairro é organizado principalmente por vias coletoras, nas quais a maioria são vias de linhas de ônibus, as vias arteriais são ainda projetadas e seriam as responsáveis pela conexão com os bairros vizinhos e no bairro não há ciclovias.

O bairro tem inúmeros vazios e partes pouca adensadas, portanto as principais vias não têm continuidade, possuem uma classificação e infraestrutura inadequada, como as arteriais por exemplo, que não tem dimensões para essa classificação e possuem uso residencial em seu entorno.

As vias projetadas em geral parecem não considerar a direção de adensamento e os usos do bairro, como as vias comerciais por exemplo e, portanto, não atendem as necessidades reais e condizem com o contexto urbano real do bairro.

A seguir o Mapa 18 ilustra a hierarquização viária atual do bairro.



Mapa 18 - Hierarquização Viária no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.1.2 Transporte Coletivo

A classificação do SIT atualmente não é seguida como foi planejada, pois havia a divisão em 4 tipologias de linha de ônibus diferente, maior número de terminais e integração futura com outros modais de transporte, como as bicicletas.

Atualmente restaram 2 tipos de linha, os que seriam uma mistura de troncais e convencionais (ônibus com cores destacadas em vermelho) e alimentadoras com interbairros (com cores destacadas em azul).

Estes sofrem com diversos problemas como atrasos nos horários, superlotação, muito tempo de viagem, redução de frotas, entre outros, devido a ineficiência da gestão concedida a consórcios privados, falta de planejamento e execução de melhorias e falta de investimento no transporte coletivo.

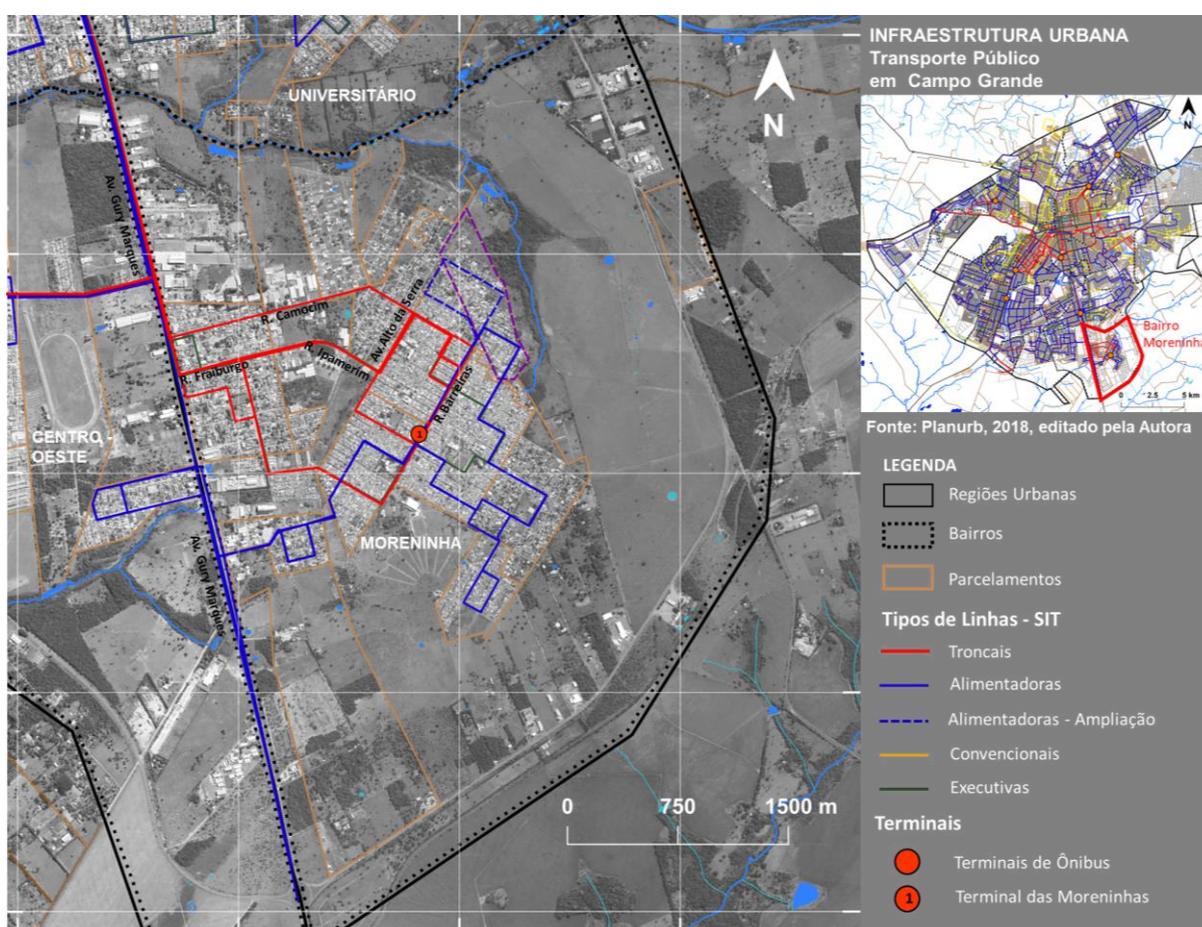
O bairro possui 5 itinerários de ônibus, descritos a seguir:

1. T.Moreninhas / Centro (061)

2. T.Moreninhas / T. Aero Rancho (063)
3. T.Moreninhas / T. Moreirão – via T.Guaicurus (068)
4. Enersul / T.Guaicurus – via T.Moreninhas (124)
5. Moreninhas 3 e 4 (126)

Houve uma redução de itinerários, pois havia mais 1 que recentemente foi “absorvido” pelo 126, tornando-se o itinerário que circula pelos loteamentos do bairro.

O Mapa 19 abaixo ilustra a situação do Transporte Coletivo no bairro.



Mapa 19 - Transporte público no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.2 CONDIÇÕES FÍSICO-URBANAS

Neste item teremos análises sobre o uso e ocupação do solo existentes e a topografia do bairro Moreninha.

7.2.1 Uso e Ocupação do Solo

O bairro Moreninha tem uma ocupação de usos variados e no geral tem uma boa quantidade de oferta de serviços como lotéricas, bancos, farmácias, comércios, escolas, unidades de saúde, entre outros, o que o faz ter certa independência com relação ao centro da cidade.

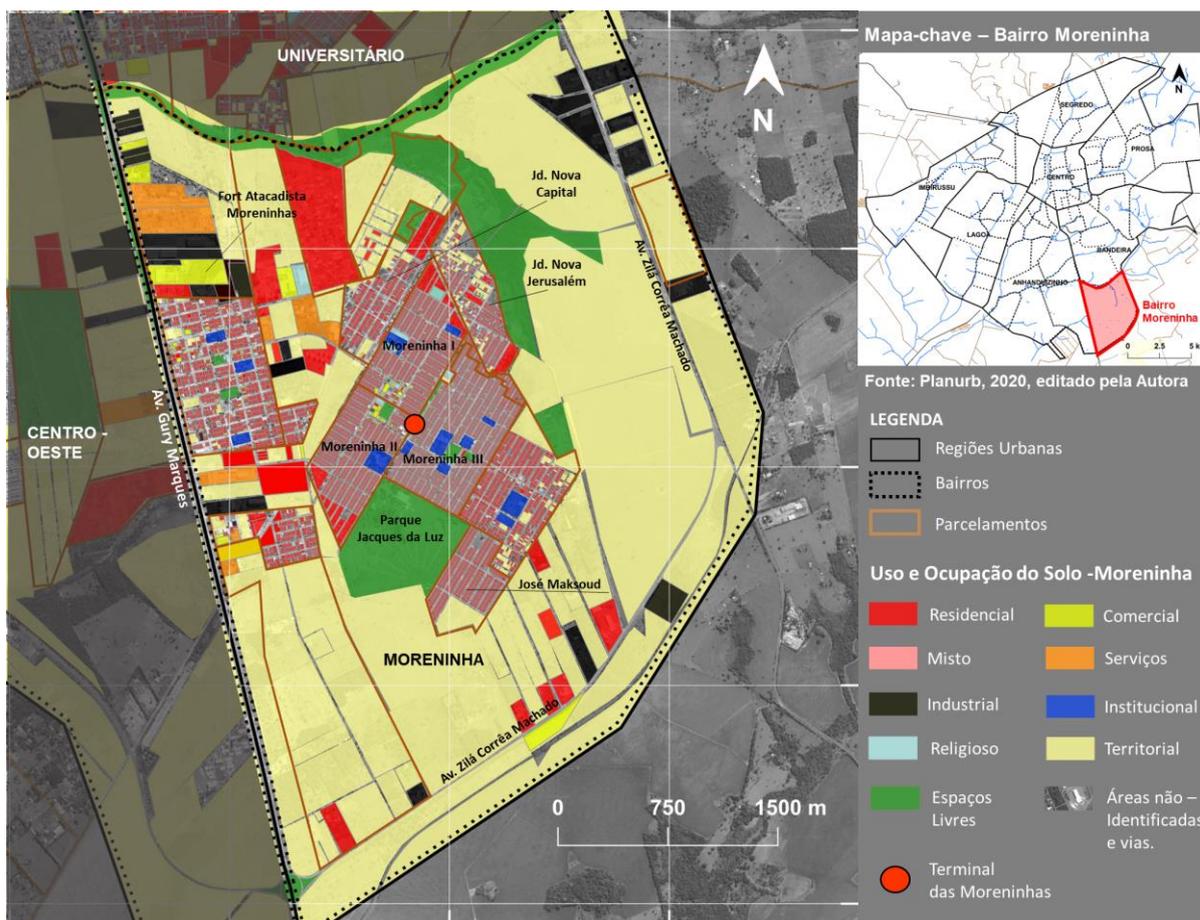
Porém observa-se que existe uma parte considerável do bairro formada por vazios urbanos (cerca de 50% do total), loteamentos com poucas ou nenhuma área pública, de lazer, entre outras e concentração de usos institucionais no “centro do bairro”, que corresponde ao encontro dos loteamentos Moreninha 1, 2 e 3.

Os loteamentos Jardim Nova Jerusalém, Jardim Nova Capital e José Maksoud por exemplo, não possuem nenhum equipamento público, área de lazer, e seu comércio é incipiente, o uso destes é quase exclusivamente residencial.

Há problemas de mobilidade devido a não ter ruas pavimentadas e calçadas nestes parcelamentos (exceto o José Maksoud) além de uma má integração com o transporte público, causada pela demora e pouca frota do ônibus intrabairro (126) e que conecta ao antigo Terminal Moreninhas, o que dificulta a integração com os demais itinerários, para chegar a outros terminais ou ao Centro.

A localização dos equipamentos públicos, serviços e comércio acaba por ser um problema para os moradores destes loteamentos mais periféricos, fazendo com que percorram maiores distâncias até mesmo para atividades de primeira necessidade como ir ao mercado ou levar os filhos à creche.

No Mapa 20 são apresentados os usos e ocupação do solo existentes no Bairro Moreninha e indicados os parcelamentos citados no texto.



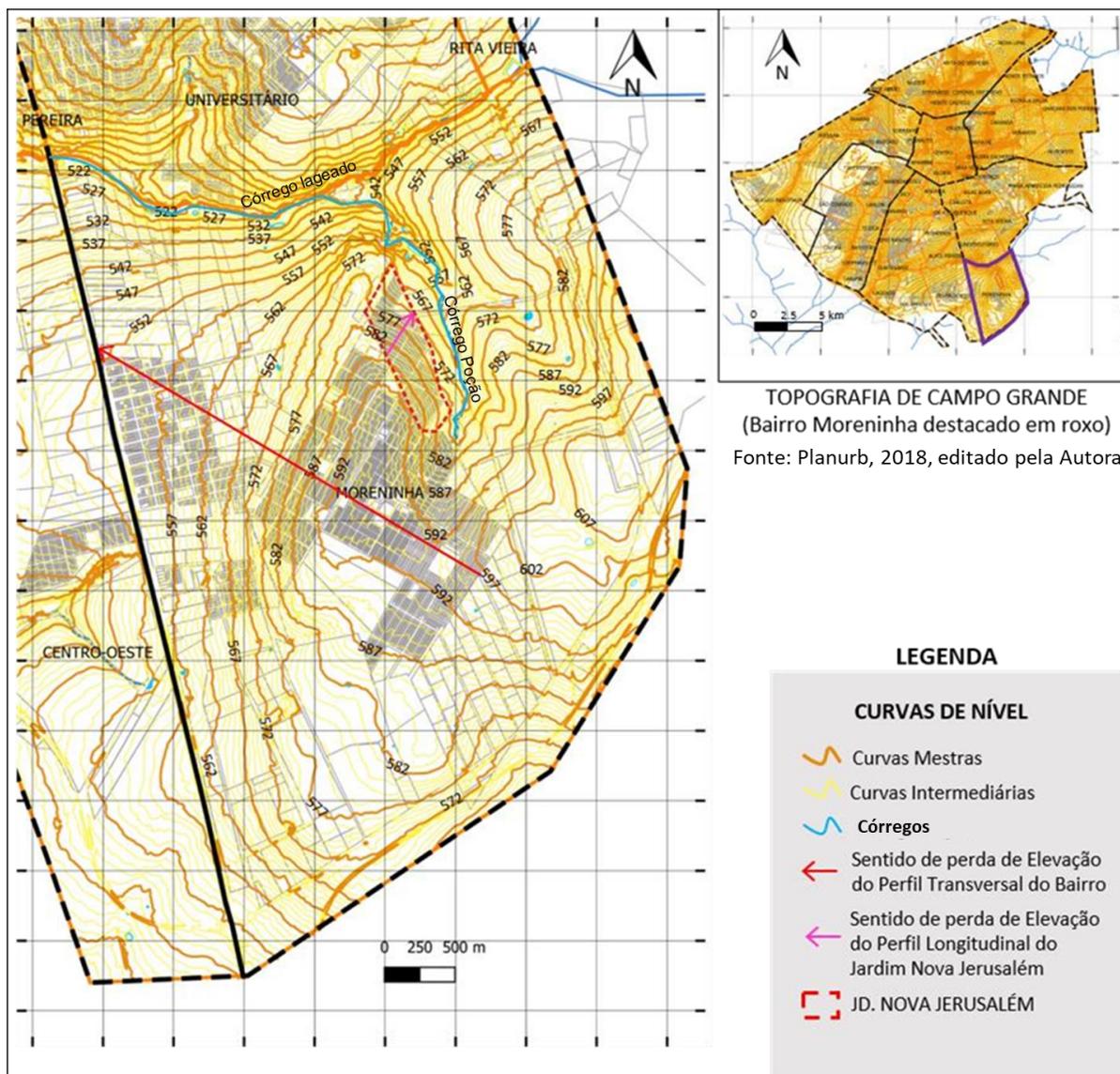
Mapa 20 - Uso e Ocupação do Solo no Bairro Moreninha
 Fonte: PLANURB (2016), elaborado pela Autora

7.2.2 Topografia

A topografia do bairro é majoritariamente plana com uma declividade máxima de 2,6% e média de 1,1%, variando da cota 597 a 552 ao longo de 3 km, como será indicado no mapa topográfico (Mapa 21) e perfis de elevação. A área de maior variação de declividade (%) e mais íngreme coincide com o leito do Córrego Poção e o loteamento Jardim Nova Jerusalém é um dos que possui maior declividade.

Nos perfis de elevação a seguir verifica-se esta variação de declividade, bem como as áreas mais baixas e mais elevadas ao longo deste perfil, a área mais elevada do bairro está na direção sudeste, aonde se localiza a Moreninha IV e a mais baixa na direção Noroeste, acima da Cidade Morena (Figura 9).

No caso do Loteamento Jardim Nova Jerusalém, ele possui uma declividade máxima que varia entre 10 e 11% (na área do córrego poção), mas em média a declividade é de 3,4%, maior que a do bairro em geral (Figura 10).



Mapa 21 - Topografia do Bairro Moreninha com destaque para o loteamento Jardim Nova Jerusalém
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora



Figura 9 - Perfil de Elevação Transversal do Bairro Moreninha
Fonte: Google Earth Pro (2019)

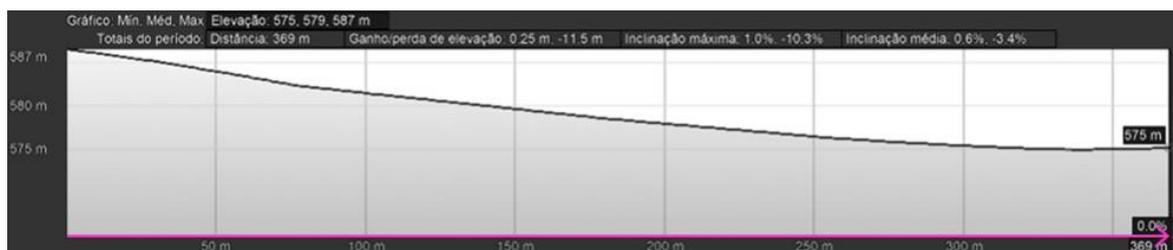


Figura 10 - Perfil de Elevação Longitudinal do Loteamento Jardim Nova Jerusalém
Fonte: Google Earth Pro (2019)

7.3 INFRAESTRUTURA URBANA BÁSICA

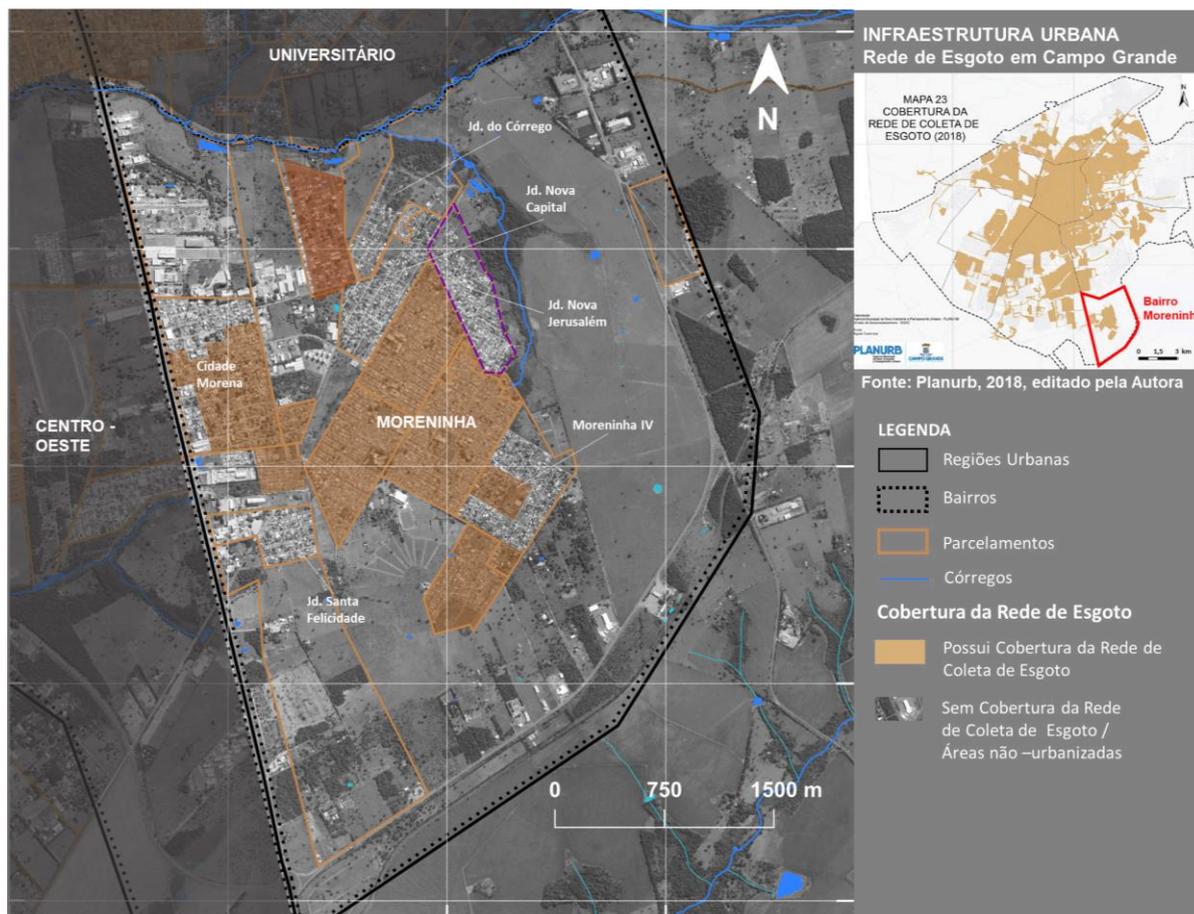
Neste item teremos diagnósticos sobre a cobertura da rede de esgoto, pavimentação e coleta de lixo no bairro Moreninha. Com relação a cobertura da rede de água, energia elétrica e iluminação pública, não trataremos, pois, em geral são serviços fornecidos para o bairro como um todo.

7.3.1 Rede de Esgoto

O acesso à rede de esgoto é um direito básico e essencial para a devida destinação de dejetos, para a conservação do solo e do meio ambiente, mas ainda não é um serviço universalizado em Campo Grande. A cobertura da Rede de Esgoto na Moreninha atinge 61,67% do bairro, segundo dados da PLANURB (2018).

Parcelamentos mais recentes, os que surgiram a partir de 2000, não possuem cobertura da Rede de Esgoto, as casas em geral possuem fossa, o que gera problemas de contaminação do solo e em alguns parcelamentos como Jd.Nova Jerusalém, podem também contaminar corpos hídricos devido as características de solo com nível d'água próximo a superfície e proximidade com o Córrego Poção.

A seguir o Mapa 22 ilustra a cobertura da Rede de Esgoto no bairro.



Mapa 22 - Cobertura da Rede de Esgoto no bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

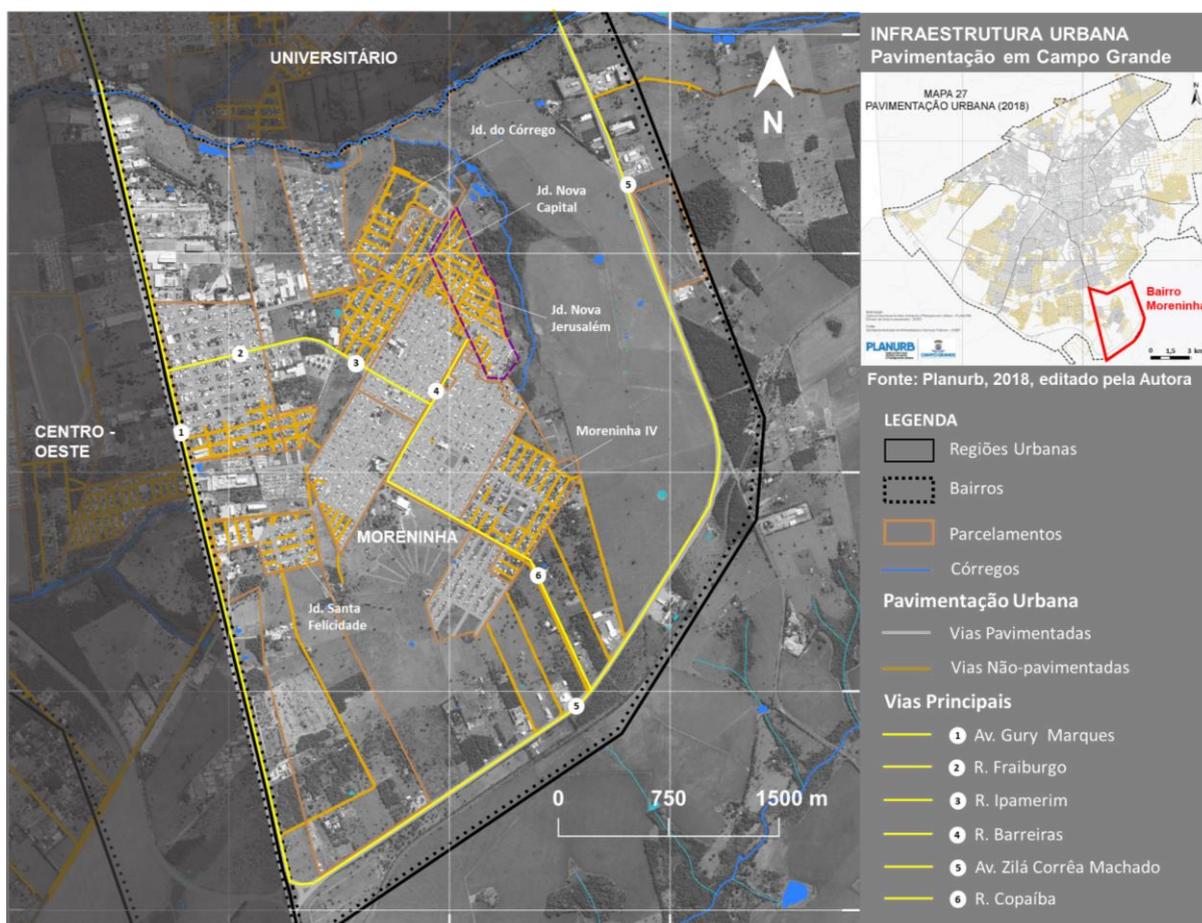
7.3.2 Pavimentação

A pavimentação também é outro item importante referente a infraestrutura urbana básica e que está presente de forma parcial ou quase inexistente em vários bairros da periferia da cidade. A Moreninha conta com 72,95% das vias do bairro pavimentadas, segundo dados da PLANURB (2018).

No geral os parcelamentos mais recentes, como já dito, não possuem pavimentação, conforme indicado no Mapa 23, o que causa problema de mobilidade tanto para veículos motorizados e não-motorizados, pela ausência de asfalto, quanto para o pedestre, devido à falta de calçadas.

Acabam sendo obstáculos devido a buracos, desníveis, já que as vias não – asfaltadas são cascalhadas, trazem mais insegurança ao pedestre que anda junto dos veículos e com chuvas essas vias em muitos pontos se tornam intransitáveis.

A situação é mais crítica se considerarmos a acessibilidade, já que além dos problemas citados acima, sem pavimentos não há itens de acessibilidade para facilitar o deslocamento de cadeirantes, pessoas com carrinho de bebê, cegas, entre outros.



Mapa 23 - Pavimentação no bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.3.3 Coleta e Coleta Seletiva de Lixo

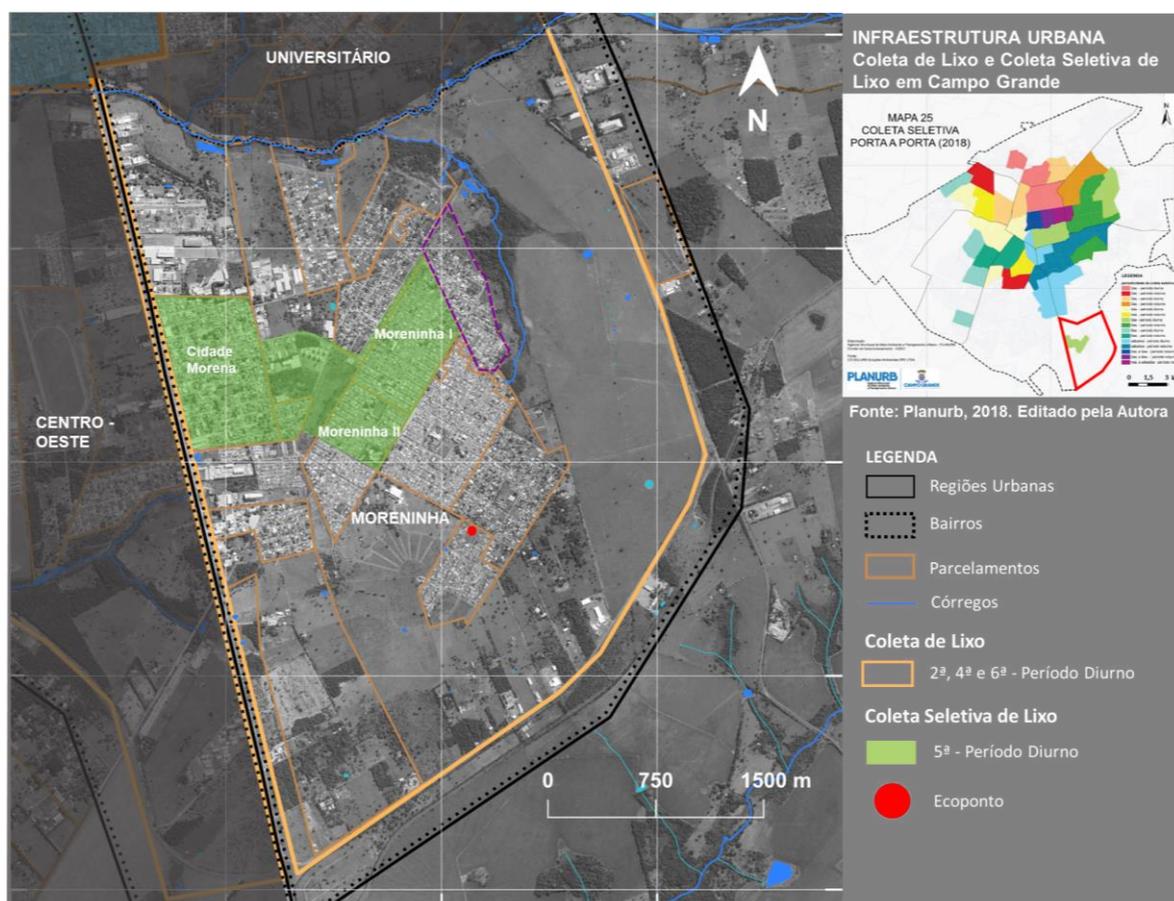
A coleta de lixo acontece de maneira integral no bairro, ocorrendo nas segundas, quartas e sextas no período da manhã, já a Coleta Seletiva ocorre as quintas no período diurno e só ocorre nos loteamentos Cidade Morena, Moreninha I e Moreninha II.

Com relação ao lixo, o bairro possui muita destinação inadequada de lixo e entulhos em geral em terrenos baldios ou nas margens de vias pouco movimentadas dos loteamentos mais recentes.

Em 2020 foi implementado um ecoponto no bairro, que tem como função receber de forma gratuita materiais recicláveis (metal, plástico, etc.), entulhos gerados em construções e reformas de pequeno porte, além de móveis, sucata, madeira e galhos de poda de árvore, sendo que o limite por usuário é de 1 metro cúbico. (SEMADUR, 2020).

Até o momento o descarte irregular permanece e observa-se que as prováveis causas devem ser o desconhecimento da maioria da população sobre esse local no bairro, bem como a falta de educação ambiental da população e processos de conscientização que parta do poder público para sanar este problema.

Abaixo o Mapa 24 ilustra a cobertura da coleta de lixo no bairro.



Mapa 24 - Coleta de Lixo e Coleta Seletiva no bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.4 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Em seguida teremos os diagnósticos sobre os equipamentos de educação, saúde, segurança e áreas de lazer presentes no bairro, se atendem à demanda existente na Moreninha e possíveis problemáticas.

7.4.1 Equipamentos de Educação Infantil

As Escolas Municipais de Educação Infantil (EMEI's) são as responsáveis pela formação intelectual, física, social e psicológica de crianças de 0 a 5 anos. Em 2019 houve uma mudança em sua nomenclatura que será seguida em todo o país, antes eram chamados de Centros de Educação Infantil (CEINF's) e a alteração atende ao disposto na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, Lei nº 9.394/1996.

O bairro Moreninha é atendido por 5 EMEI's, conforme o Mapa 25 a seguir e considerando como referência de raio de influência as recomendações do Instituto de Planejamento do Distrito Federal (IPDF/GDF) que indica 300m, observa-se que neste quesito os EMEI's não atendem ao bairro por completo.

Outro quesito importante é a quantidade de crianças moradoras do bairro e a quantidade que é atendida por estes equipamentos, no bairro Moreninha há 1.698 crianças de 0 a 4 anos e, portanto, mais que 1.698 crianças entre 0 e 5 anos, segundo dados do CENSO (IBGE, 2010) e considerando que o número de crianças teve aumento entre 2010 e 2019.

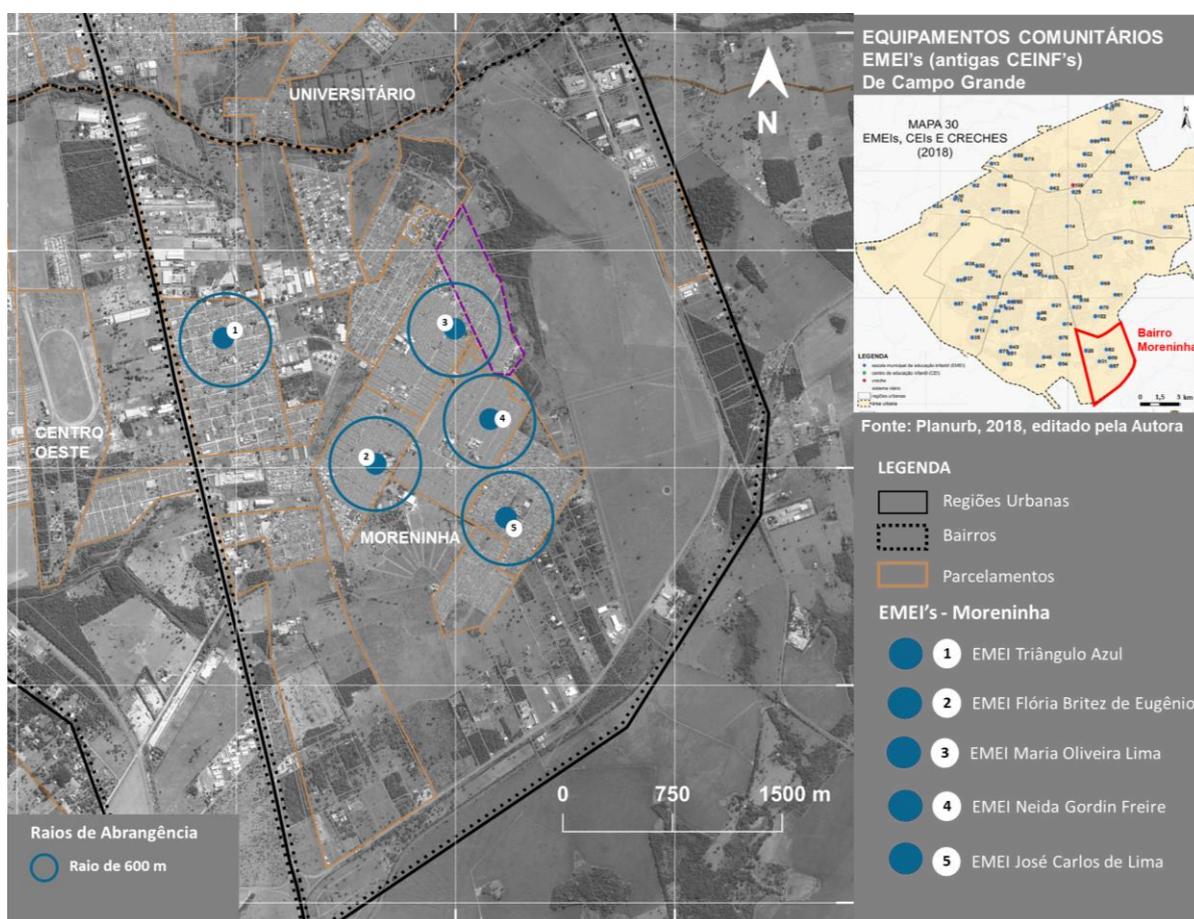
Como não foram encontrados resultados específicos referentes ao número de matriculados nas EMEIS do bairro, consideramos a referência do IPDF/GDF que indica um valor máximo de 300 alunos por CEINF (atual EMEI).

Através deste valor temos a suposição de que 1500 crianças seriam atendidas pelos EMEIS existentes e, portanto, mais de 168 crianças estariam sem atendimento considerando esta referência estabelecida.

O Perfil Socioeconômico de Campo Grande de 2019, também informa que foram feitas em 2018 29.007 matrículas na educação infantil e que há 104 EMEI's na cidade, a média obtida para cada EMEI seria de 279 alunos aproximadamente.

Considerando esta outra referência teríamos 1395 alunos atendidos e mais de 303 crianças sem atendimento, ambos os referenciais quantitativos indicam que há um déficit na oferta de vagas, ou seja, as vagas de 2018 já não atenderiam a demanda de 2010 e provavelmente não atendem as do ano atual.

Algo a ser observado trata da distribuição e localização das EMEI's pelo bairro, o que impacta no acesso de alguns pais ou responsáveis (que moram nas partes mais periféricas do bairro) ao EMEI, devido a uma distância desconfortável que precisam percorrer para chegar ao mais próximo de sua casa.



Mapa 25 - Localização das EMEI's no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.4.2 Equipamentos de Ensino Fundamental e Médio (Escolas Municipais e Estaduais)

O Ensino Fundamental visa a educação de crianças e adolescentes entre 6 a 15 anos de idade, e segundo uma resolução de 2010 do Conselho Nacional de Educação (CNE) a criança só pode ingressar no Ensino Fundamental com 6 anos

completos até o dia 31 de março, e o Ensino Médio é voltado a formação de jovens entre 15 a 18 anos de idade. (BRASIL, 2010).

O CENSO (IBGE, 2010) fornece dados da população de 0 a 4 anos e de 0 a 14 anos, através da subtração temos que a população de 5 a 14 anos do bairro seria de 3.833 crianças e adolescentes em 2010, representando quase a totalidade do público alvo do ensino fundamental.

Em 2019 foram matriculados 92.864 crianças e adolescente no ensino fundamental (considerando rede municipal, estadual e federal de ensino) e há 164 escolas entre estaduais, municipais e federais na cidade, dando uma média de 566 alunos por instituição de ensino.

No bairro há 5 escolas que oferecem o ensino fundamental (2 das 5 também oferecem o ensino médio, 3 estaduais e 2 municipais) e considerando a média elas atenderiam no máximo 2.830 alunos, ou seja, as vagas de 2019 não atenderiam a demanda de 2010 e provavelmente não atendem as atuais.

A referência do IPDF/GDF de 1050 alunos por equipamento, que seria de uma escola de grande porte, não será considerada por não se enquadrar no contexto do bairro, onde as escolas são de médio porte e atendem a média citada anteriormente.

Com relação ao raio de abrangência para escolas de Ensino Fundamental que seria de 1500m (IPDF/GDF) também haveria áreas não assistidas, caso do Jardim Nova Jerusalém, Jardim Nova Capital e Jardim do Córrego, por exemplo.

Já para o Ensino Médio há 4 escolas, sendo que 2 já foram citadas por oferecer também o fundamental. O Perfil Socioeconômico de Campo Grande de 2019 informa que houve 30.176 matrículas nas redes Estadual e Federal de Ensino e há 76 escolas Estaduais e 2 Federais, dando uma média de 397 alunos por instituição.

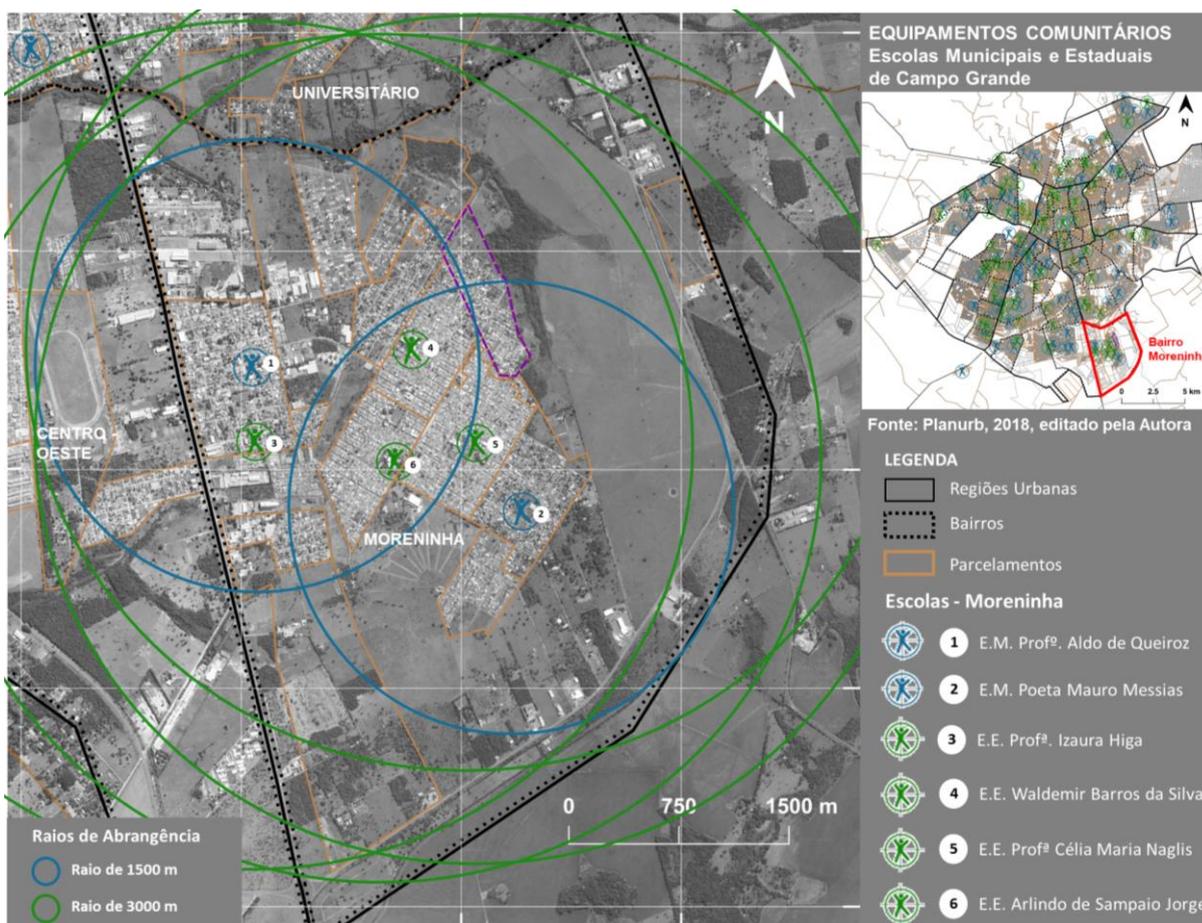
A queda brusca de matrículas entre o ensino fundamental e médio indica um grande índice de evasão escolar, que ocorre não somente em Campo Grande como em todo o Brasil, já que em 2010 a população entre 15 e 19 anos era de 70.555 pessoas, em 2019 é bem provável que houve aumento nestes números e menos da metade estariam estudando.

Como não há dados específicos desta faixa etária por bairro, será feita uma estimativa através de outros dados, o Mapeamento dos Índices de Exclusão e Inclusão social em Campo Grande indicava que em 2010 64% da população da Moreninha tinha entre 0 e 19 anos, resultando em 14.535 pessoas e com a subtração das de 0 a 14 anos teríamos em torno de 9.004 jovens de 15 a 19 anos no bairro.

As 4 escolas considerando a média (397 alunos) atenderiam aproximadamente 1588 alunos, bem abaixo do necessário. Caso as escolas do bairro atendessem 1440 alunos cada de acordo com a referência do IPDF/GDF, seriam 5760 alunos matriculados e ainda haveria déficit de vagas considerável, por de novo se tratar de vagas disponíveis em 2019 e que já não atenderiam a demanda de 2010.

O Raio de abrangência referencial do IPDF/GDF é de 3000m para Escolas de Ensino médio, neste quesito haveria abrangência de todo o bairro, mas cabe destacar que deve haver correspondência entre a quantidade de alunos atendidos e o raio, como ele considera 1140 alunos e que não seria o caso destas escolas, talvez por isso o raio efetivo de abrangência seja menor e não atenda a todo o bairro.

Abaixo temos a localização destes equipamentos no bairro (Mapa 26).



Mapa 26 - Localização de Escolas Municipais e Estaduais no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.4.3 Equipamentos de Saúde e Assistência Social

Existem diferentes tipos de unidades de saúde, terminologia que pode identificar desde unidades básicas de saúde da família (UBSF's) até hospitais, no caso de Campo Grande esta nomenclatura é usada para designar atendimentos de baixa complexidade como nas UBSF's e de média complexidade como o caso das Unidades de Pronto Atendimento (UPA's), outra nomenclatura trata dos Hospitais, que realizam procedimentos de Alta Complexidade.

Atualmente o bairro dispõe de 5 unidades de saúde, as quais 3 se localizam na Moreninha III e correspondem a 1 unidade básica de saúde da família (UBSF), 1 Unidade de Pronto Atendimento (UPA) e as demais estão na Cidade Morena, as quais são uma UBSF e um Centro de Especialidades Odontológicas (CEO).

Na moreninha III também funcionava o Hospital da Mulher "Vó Honória Martins Pereira", que realizava atendimento de pré-natal e partos de baixa complexidade, teve suas atividades suspensas recentemente (2013) e permanece abandonado até o presente momento.

A SESAU não dá informes sobre sua abrangência, mas era provável que servia para atender ao menos a região do Bandeira dentro das características citadas anteriormente, ou seja, extrapola os limites do bairro.

O IPDF/GDF indica um raio de abrangência de 1000m para os postos de saúde (atuais UBS's e UBSF's) e considera um atendimento de até 3000 habitantes por cada equipamento.

No entanto, a contagem de abrangência populacional feita pelo Ministério da Saúde não trata de abrangência por equipamento e sim pela quantidade de equipes de saúde ou saúde da família em cada unidade, cada equipe recomenda-se que atenda a 3.000 hab. e no máximo a 4.000.

Segundo informações obtidas no site da Secretaria Municipal de Saúde Pública (SESAU, 2019) há 2 equipes na UBSF "Dr. Vicente Fragelli" (Cidade Morena), que atenderiam cerca de 6.000 moradores, abrangendo os Loteamentos: Cidade Morena, Nova Capital, Santa Felicidade, Novo Século e Jardim Gramado.

Considerando as 2 equipes e o raio fornecido pela IPDF/GDF de 1000m para cada 3.000 hab., podemos dizer que o raio de abrangência da UBSF da Cidade Morena seria de 2000 m.

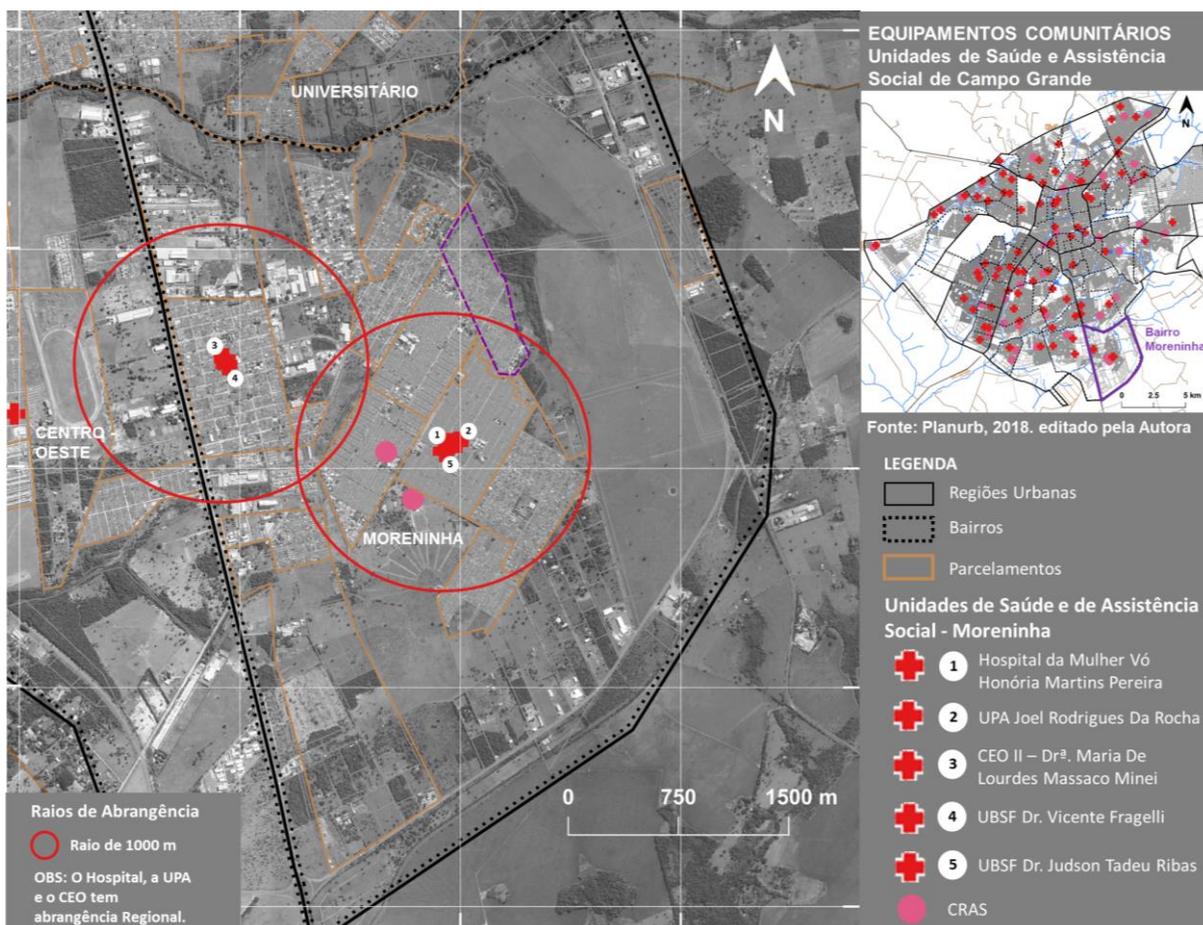
Na UBSF “Dr. Judson Tadeu Ribas” (Moreninha III) há 4 equipes e segundo a SESAU (2019) abrange os Loteamentos: Moreninha, Moreninha II, Moreninha III, Moreninha IV, Nova Jerusalém, Vila Brasil, Nova Conquista e José Maksoud.

A UBSF Moreninha III atende, portanto, a cerca de 12.000 moradores e levando em consideração o raio do IPDF/GDF a abrangência desta seria de 4.000 m.

O CEO “Dr^a Maria de Lourdes Massako Minei” (Cidade Morena) abrange a toda a cidade e oferece principalmente atendimentos em especialidades odontológicas, como cirurgia, endodontia, periodontia e também assistência a portadores de necessidades especiais, entre outros, mas atualmente tem havido uma redução na oferta de serviços odontológicos por decisão do poder público municipal.

A UPA “Joel Rodrigues Rocha” não tem abrangência informada pela SESAU e não se enquadra nas definições de equipamentos de saúde da IPDF/GDF, no entanto, deve ter uma abrangência regional por oferecer atendimento de média complexidade (urgência, emergência, ultrassonografia, etc.).

Abaixo temos o Mapa 27 que indica as unidades de saúde e assistência social (CRAS) existentes no bairro Moreninha.



Mapa 27 - Localização das Unidades de Saúde e Assistência Social no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

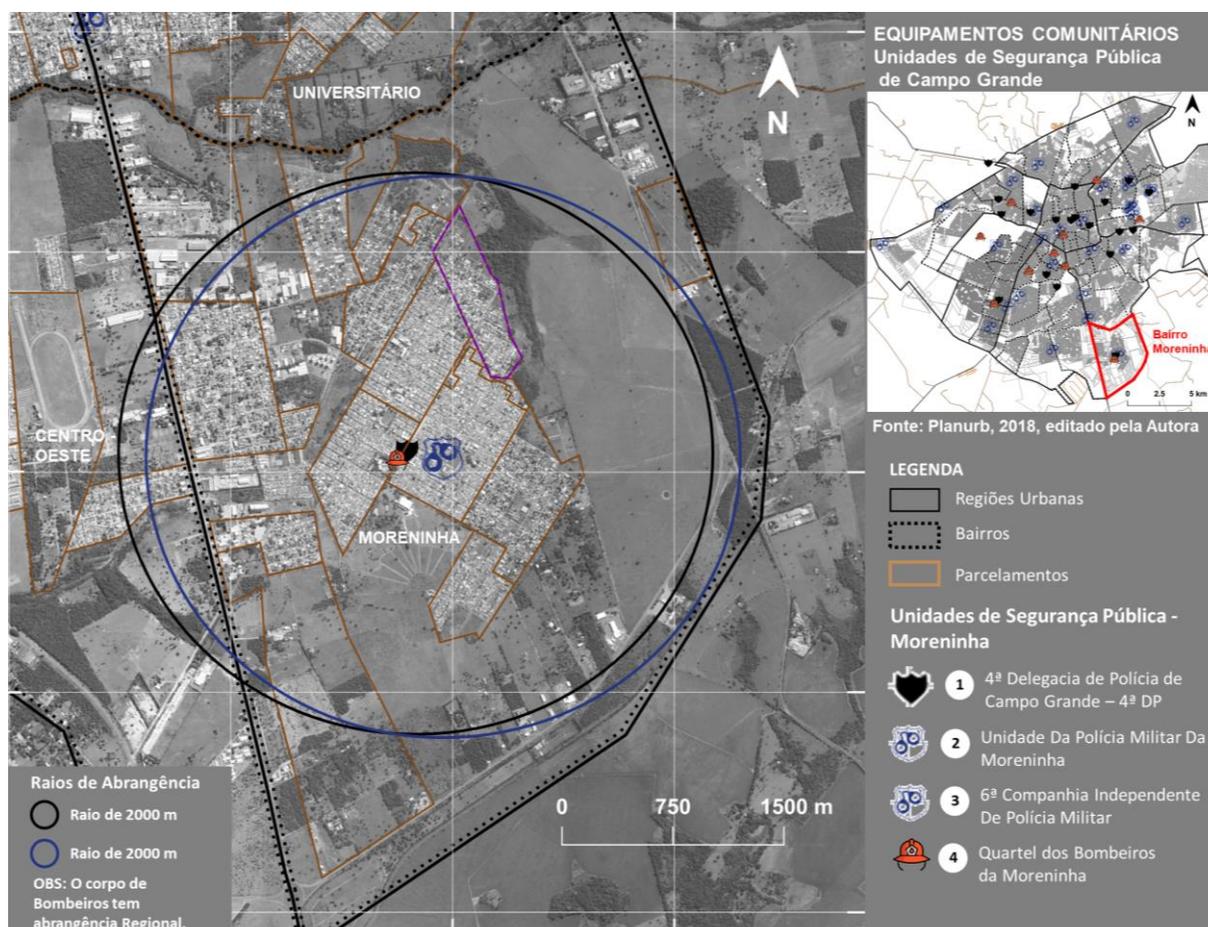
7.4.4 Equipamentos de Segurança Pública

O bairro possui 1 delegacia de polícia, unidades de polícia militar e um corpo de bombeiros, este com abrangência regional. Porém a população tem uma grande sensação de insegurança, vendo a necessidade de um maior policiamento e de mais rondas ostensivas pelo bairro.

Também há reclamações por parte dos jovens, da ocorrência de abordagens abusivas e violentas por parte de alguns agentes da polícia e da população em geral sobre situações de mal atendimento nas delegacias de polícia.

Essas questões administrativas, de postura ética no exercício das funções, os problemas de infraestrutura e equipamentos para o trabalho e os questionamentos sobre os processos de formação destes agentes da segurança pública costumam afetar o desempenho das polícias em geral e a própria confiabilidade da população no trabalho destas instituições.

A seguir (Mapa 28) temos a localização das unidades de segurança pública do bairro Moreninha.



Mapa 28 - Localização das Unidades de Segurança Pública no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela Autora

7.4.5 Áreas Verdes e Equipamentos de Lazer (Parques e Praças)

Equipamentos de Lazer são essenciais para a qualidade de vida da população em geral como espaços de encontro, convivência e servindo a diversas funções como práticas esportivas, atividades físicas e/ou de manifestações culturais como dança, teatro, música, eventos diversos, entre outros.

O Bairro dispõe de um Parque denominado de Parque Jacques da Luz e 3 praças, uma localizada ao lado do Antigo Terminal das Moreninhas, a praça Pastor Manoel Ventura Sales e 2 localizadas na Moreninha III, próximas a UPA, a praça Dirceu De Souza Gameiro Júnior e a Disvaldo de Souza Bezerra (Mapa 29).

A praça Pastor Manoel dispõe de uma academia ao ar livre e não costuma ser utilizada pela população, nenhum outro uso é realizado ou sugerido para o local, que se encontra abandonado e malconservado.

A praça Dirceu de Souza costuma ser mais utilizada por ter uma academia e uma quadra poliesportiva, os principais frequentadores da praça são crianças e jovens geralmente do sexo masculino, também se encontra em mal estado de conservação.

Em 2020 foi inaugurada a praça Disvaldo de Souza Bezerra em área que já havia campo de Futebol, o nome homenageia liderança comunitária que promovia campeonatos de futebol no bairro e dedicava-se a promoção da prática esportiva.

Esta praça é a melhor equipada do bairro, conta com o campo já citado, parquinho para crianças, pista de caminhada e academia ao ar livre e promete-se a construção futura de quadras para outros esportes, como quadra de vôlei de areia, pista de skate e vestiários, por exemplo.

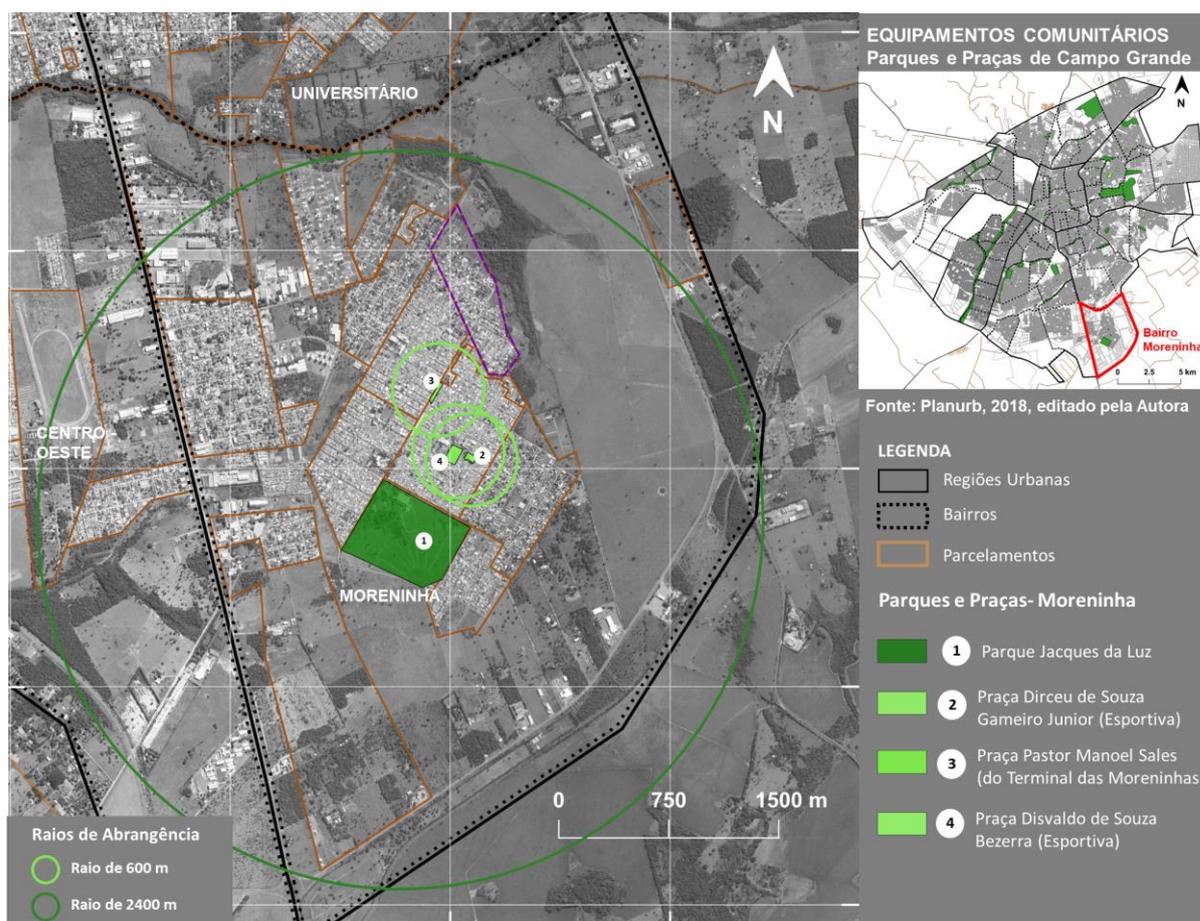
Segundo o IPDF/GDF estas praças são classificadas como praças de vizinhança, tendo um raio de abrangência de 600m e no qual seria necessário 1 equipamento para cada 10.000 hab., mas para atender este público seria necessário ao menos 6000 m² de área, a praça Dirceu, no entanto, tem área menor.

O parque é o local mais reconhecido e usado como espaço de lazer por ter uma maior infraestrutura contendo quadras poliesportivas e de areia, pistas de caminhada, parquinho, academia ao ar livre, piscinas e palco para apresentações culturais em geral, oferecer aulas de diversos esportes e ter salas para aulas de ballet, pilates, academia, além de um pequeno estádio de futebol.

Porém o parque se encontra degradado e malconservado, as piscinas estão desativadas há muito tempo, o público mais frequente é o que realiza atividades esportivas e/ou físicas no parque, geralmente os mais jovens e idosos e há uma subutilização de seu espaço.

Não costumam ocorrer atividades e eventos culturais, artísticos dentro do parque e problemas com a infraestrutura, como já citado no caso da piscina e de iluminação pública danificada, o que atrapalha o uso das pistas de caminhada a noite, são alguns dos exemplos que justificam a redução de usuários.

Observa-se que aos finais de semana os adolescentes, jovens e até famílias tem como opção de lazer outros lugares, como por exemplo, o Parque das Nações indígenas em detrimento do parque do bairro.



Mapa 29 - Localização dos Equipamentos de Lazer no Bairro Moreninha
Fonte: PLANURB (2018), elaborado pela autora

7.5 ESTUDO DE CAMPO

Esta seção irá tratar da tabulação dos resultados da aplicação de questionário com moradores do bairro Moreninha, foi feito um recorte e mais especificamente trata-se de moradores do loteamento Jardim Nova Jerusalém, afim de contribuir no levantamento de problemas e potencialidades do bairro.

7.5.1 Objetivos da Aplicação do Questionário

O questionário objetiva entender as percepções dos moradores sobre o bairro Moreninha e o parcelamento aonde moram, neste caso o loteamento Jardim Nova

Jerusalém, escolhido por se tratar de loteamento onde a Autora mora e por possuir maiores carências do ponto de vista urbano, junto de outros loteamentos mais recentes, o que possibilita uma visão mais realista e completa da Moreninha por parte dos seus moradores.

O recorte das perguntas busca compreender a visão da população em relação a infraestrutura urbana, sua relação com os equipamentos comunitários e a sua utilização, bem como fazer com que apontem as problemáticas, mostrem seus interesses no bairro e suas impressões sobre o bairro.

As perguntas também visam entender qual a relação das pessoas com a mata encontrada no bairro (próxima ao loteamento Jardim Nova Jerusalém), qual a sua relação com o meio ambiente, suas percepções e considerações.

Com isso, as questões pretendem obter como resultado, o que os moradores veem como problemas e potencialidades do bairro.

7.5.2 Tabulação e Análises das Entrevistas

Foram entrevistadas 40 pessoas com o recorte de população do loteamento Jardim Nova Jerusalém, segundo o seguinte cálculo:

- Total de lotes do Jd.Nova Jerusalém: 750 lotes
- Lotes ocupados: 450 (cerca de 60% do total)
- Média de Moradores por casa do Bairro Moreninha: 3
- Moradores do Jd. Nova Jerusalém: Cerca de 1350
- 2% desta população = 27 pessoas
- 2% = porcentagem para pesquisa qualitativa
- 40 entrevistados = 3% do total de moradores do loteamento

A seguir serão analisados os resultados das pesquisas de campo realizadas em cima das 20 perguntas feitas no questionário.

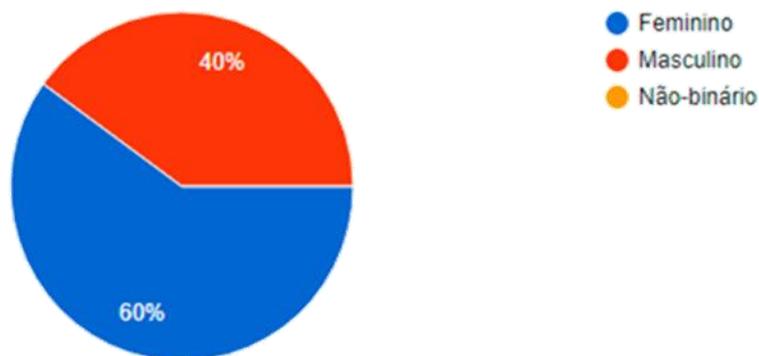


Gráfico 1 - Gênero dos moradores
Fonte: A autora (2020)

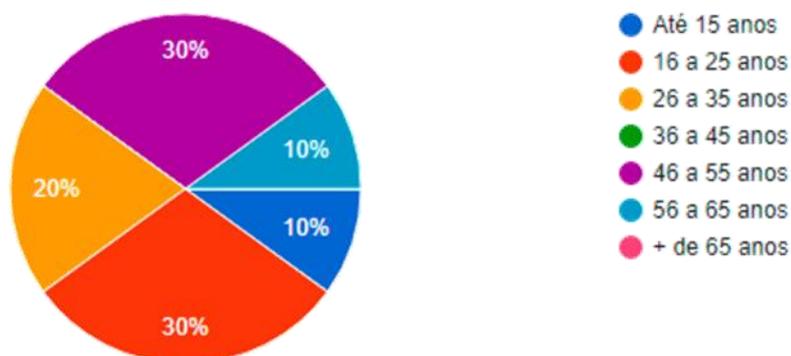


Gráfico 2 - Idade dos moradores
Fonte: A autora (2020)

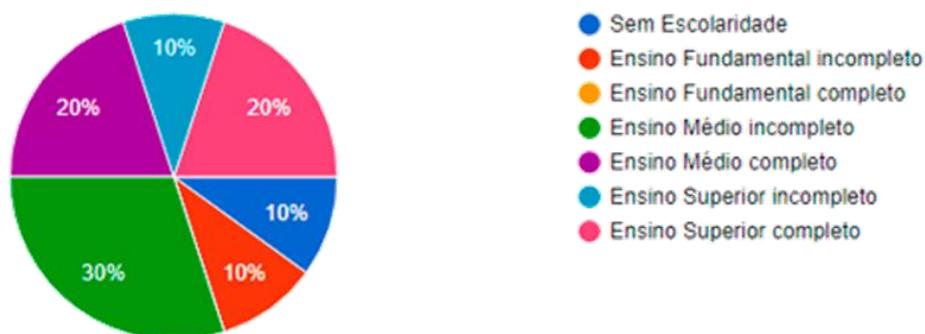


Gráfico 3 - Escolaridade dos moradores
Fonte: A autora (2020)

4) Há quanto tempo você mora na Nova Jerusalém?

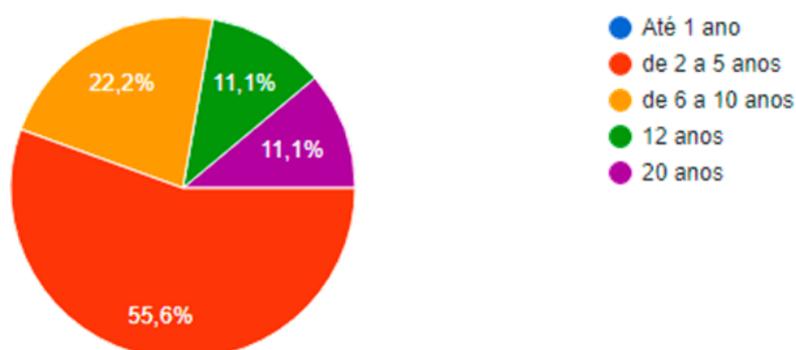


Gráfico 4 - Tempo de Moradia no Jardim Nova Jerusalém
Fonte: A autora (2020)

5) Trabalha/Estuda?

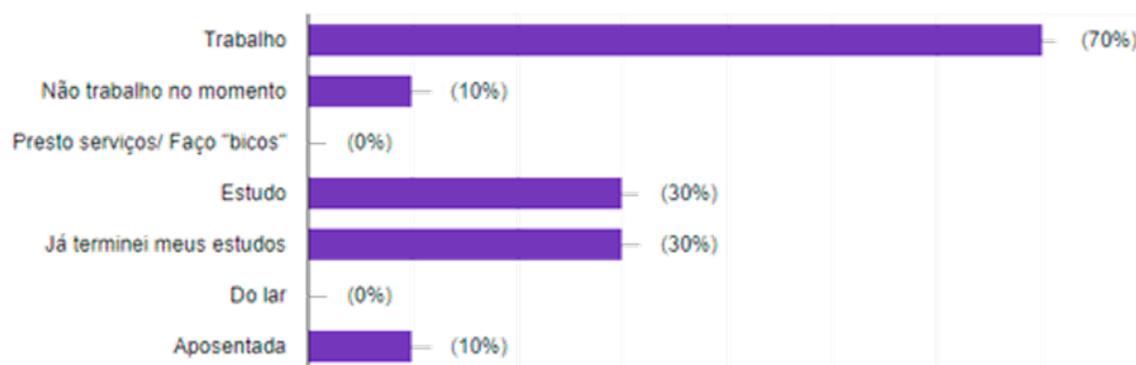


Gráfico 5 - Ocupação dos moradores
Fonte: A autora (2020)

6) Caso estude, estuda aonde?

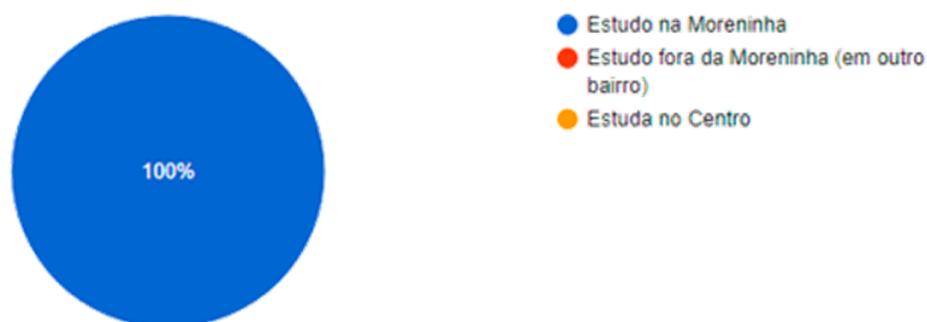


Gráfico 6 - Local de Estudo
Fonte: A autora (2020)

7) Caso Trabalhe, trabalha aonde?

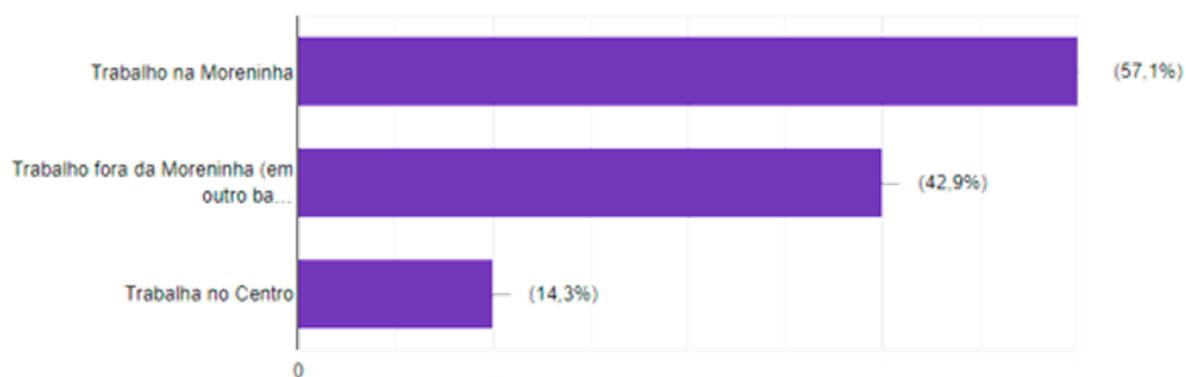


Gráfico 7 - Local de Trabalho
Fonte: A autora (2020)

8) No que trabalha?

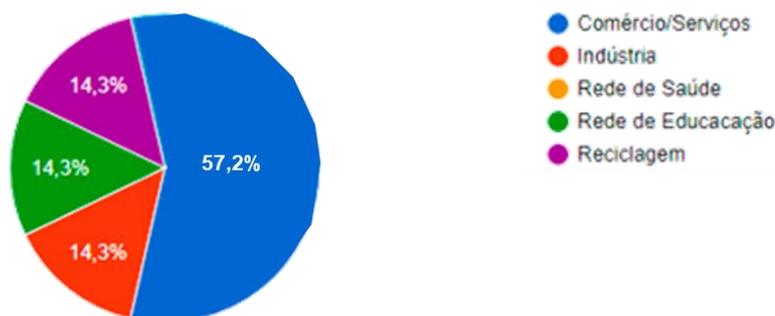


Gráfico 8 - Profissão ou Setor de Trabalho dos moradores
 Fonte: A autora (2020)

Os Gráficos 1 ao 8 são relativos às primeiras 8 perguntas do questionário, levantando informações básicas relativa aos moradores da Nova Jerusalém.

Podemos observar que metade dos que responderam são relativamente jovens, tendo entre 16 e 35 anos, sendo que quase 56% mora no loteamento a pelo menos 2 anos e em geral já moravam em outras partes do bairro, ou seja, são moradores que conhecem bem o local onde vivem.

Em geral metade dos entrevistados tem ensino médio ou ensino superior completo, enquanto a outra metade não tem escolaridade, não completou o ensino fundamental ou o médio, observou-se que os mais velhos tendiam a ter menos escolaridade, fruto de uma política de educação pública e renda que antigamente era ainda mais deficitária, o que obrigava adolescentes e jovens a abandonar os estudos mais cedo para trabalhar e ajudar a família.

Cerca de 70% dos moradores exclusivamente trabalha e 30% estuda, no caso dos entrevistados quase 60% trabalha no próprio bairro, o que indica o potencial existente de gerar empregos que o local tem e 57% atua na área de comércios/serviços, que em geral é a que mais emprega na cidade.

No caso dos estudantes, a totalidade estuda no bairro e neste caso seriam crianças e adolescentes alunos da rede municipal e estadual de ensino.

A partir da nona pergunta, iniciamos o levantamento de algumas problemáticas do loteamento e do bairro, vide gráfico 9.

9) Quais os principais problemas do Jardim Nova Jerusalém e Bairro Moreninha?

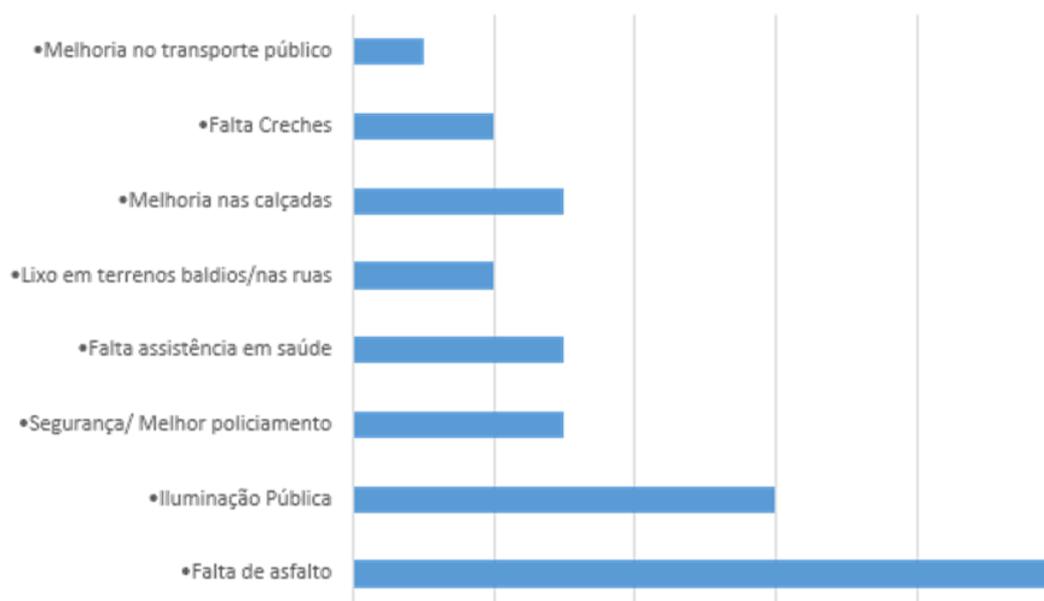


Gráfico 9 - Principais Problemas do Jardim Nova Jerusalém e Bairro Moreninha
 Fonte: A autora (2020)

Na décima questão, buscou constatar quais as principais qualidades que o morador observava no loteamento Jardim Nova Jerusalém, conforme pergunta e principais respostas elencadas abaixo:

10) “Do que você gosta no Jardim Nova Jerusalém?”

- Tranquilidade
- Convivência com vizinhos
- Nada
- Dos terrenos grandes

O Gráfico 10 a seguir é relativo à décima primeira questão, onde foi questionado sobre o que os moradores gostariam que tivesse no Jardim Nova Jerusalém, dando o indicativo da carência de equipamentos comunitários e infraestrutura básica neste loteamento, mas que também é comum em outros mais recentes e que, portanto, dá indicativo de problemáticas do bairro como um todo.

11) O que você gostaria que tivesse no Jardim Nova Jerusalém?

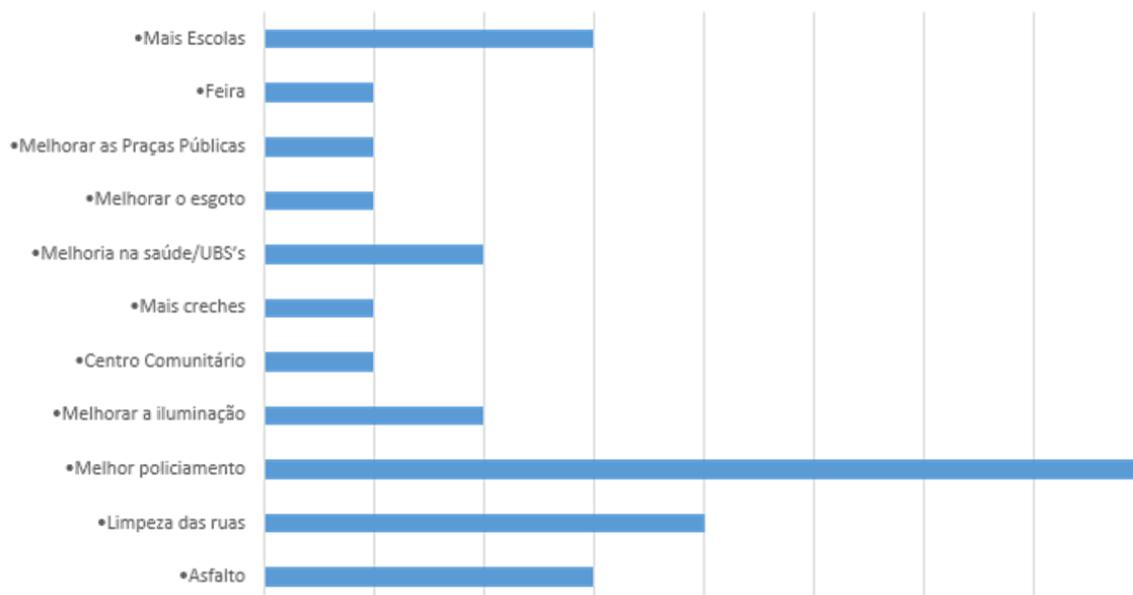


Gráfico 10 - Principais Necessidades dos Moradores do Jardim Nova Jerusalém
Fonte: A autora (2020)

Já no Gráfico 11 e através da décima segunda questão observamos a relação dos moradores com o serviço de coleta de lixo no bairro. A maioria reclamou do descarte inadequado de entulho nos terrenos e ruas do loteamento.

12) Quais serviços são oferecidos e situações ocorrem envolvendo o lixo na Nova Jerusalém?

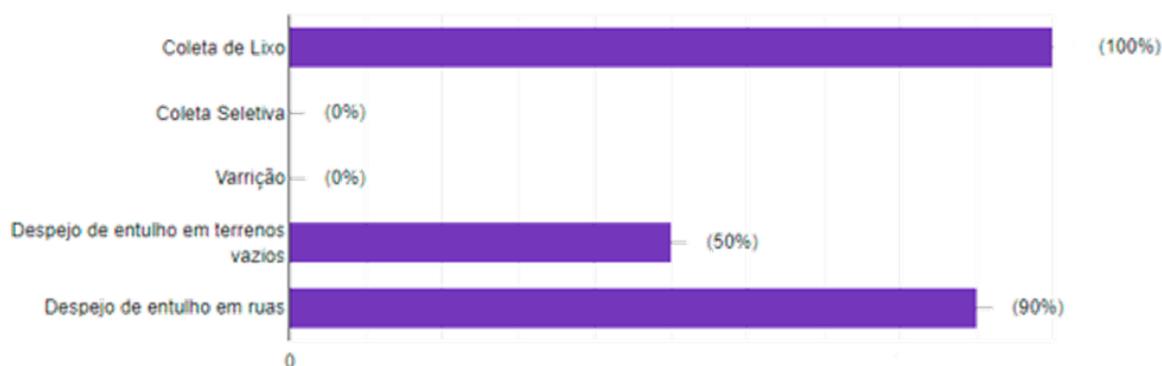


Gráfico 11 - Serviços e Situações relacionadas à Coleta de Lixo
Fonte: A autora (2020)

A décima terceira pergunta se refere sobre os equipamentos comunitários, comércio e serviços encontrados no bairro e a relação dos moradores com estes,

aqui as perguntas ficaram abertas para que os entrevistados pudessem relatar suas experiências e foram destacadas as principais respostas, como observa-se a seguir:

13) “O que acha do atendimento que recebe em creche, escola, posto de saúde, entre outros equipamentos, e pelo comércio e serviços no bairro Moreninha? (Se é bom, ruim e justificar).”

- No geral a maioria considerou que é bem atendida pela área de comércios e serviços do bairro, em especial pelos serviços bancários.
- Os equipamentos de educação, como escolas e creches, foram considerados regulares, com algumas críticas a qualidade de ensino e à distância destes equipamentos do local de moradia.
- Os equipamentos de saúde foram avaliados como ruins em geral, com críticas a demora no atendimento, para marcar consultas e da falta de profissionais nessas instituições.
- Alguns não souberam responder sobre os equipamentos comunitários por não utilizarem nenhum deles.

Na décima quarta questão, foi perguntado sobre a facilidade de acesso aos equipamentos comunitários do bairro, como vemos no Gráfico 12:

14) Acha fácil o acesso aos locais acima citados, que eles são perto da sua casa?

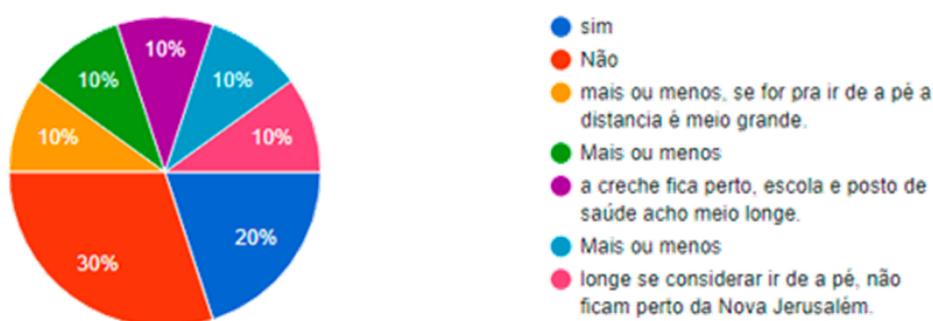


Gráfico 12 - Facilidade de Acesso aos Equipamentos Comunitários
Fonte: A autora (2020)

Já as questões 15 e 16 tratam dos meios de transporte usados pelos moradores e quais as impressões da população sobre o Transporte Coletivo, conforme indicado abaixo pelos Gráficos 13 e 14, respectivamente.

15) Qual o principal meio de transporte que usa para ir ao trabalho, estudar, fazer compras, se divertir etc.?

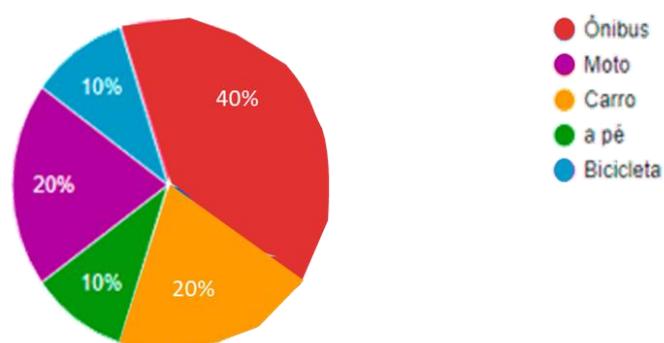


Gráfico 13 - Principais Meios de Transporte
Fonte: A autora (2020)

16) Se usa transporte público (Ônibus), quais os principais problemas?

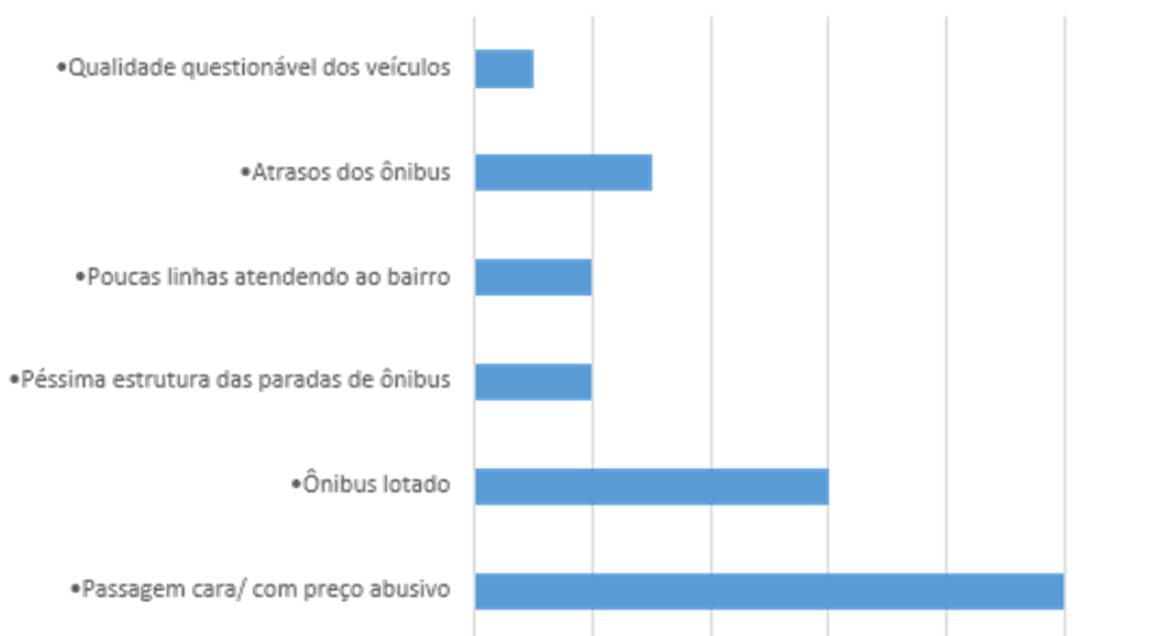


Gráfico 14 - Principais Problemas do Transporte Coletivo
Fonte: A autora (2020)

Como se pode observar acima, o modo de locomoção predominante é o transporte coletivo e a bicicleta. Sobre os ônibus, podemos observar como principal reclamação da população, o valor abusivo da passagem de ônibus, seguido da falta de capacidade em atender a população, com ônibus geralmente lotados e atraso nos horários, o que ocorre principalmente pela falta de linhas e quantidade de ônibus suficientes, para que atendam ao bairro de modo satisfatório.

A décima sétima pergunta trata do uso das ruas e calçadas no loteamento, conforme indicado no gráfico 15.

17) Como você usa as calçadas e ruas da Nova Jerusalém?

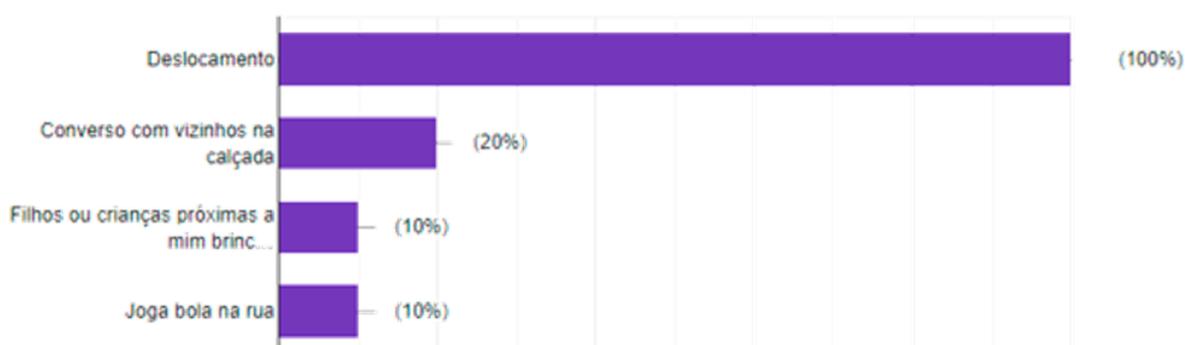


Gráfico 15 - Principais Usos das Ruas e Calçadas do Jardim Nova Jerusalém
Fonte: A autora (2020)

No Gráfico acima temos os principais usos das ruas e calçadas, demonstrado que além de servir como meio de deslocamento, no loteamento elas servem como pontos de interação social e diversão para as crianças.

Na questão 18 é observado também que a parte entrevistada, em sua maioria, tem conhecimento da área verde existente no loteamento, a qual seria a mata ciliar e o córrego Poção, umas das principais áreas de preservação ambiental do bairro.

Porém ela não é muito utilizada pela população, conforme indicado no Gráfico 16, o que também exemplifica como os moradores de uma parte do bairro veem e interagem com o meio ambiente, em geral.

18) Sobre o Córrego Poção e a sua Mata?



Gráfico 16 - Relação com o Córrego Poção e sua Mata
Fonte: A autora (2020)

A pergunta 19 é relativa à compreensão do que se trata um Plano de Bairro, de acordo com o indicado no Gráfico 17.

19) Você sabe o que é um Plano de Bairro?

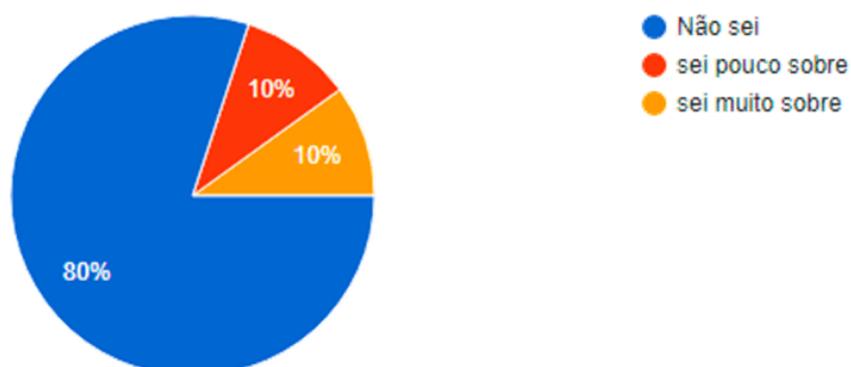


Gráfico 17 - Sobre o que é um Plano de Bairro
Fonte: A autora (2020)

Na última e vigésima questão, que era aberta, o morador poderia deixar suas observações caso ele soubesse sobre do que se trata um Plano de Bairro, somente 20% sabiam algo e as principais respostas foram destacadas abaixo:

20) "Se sabe algo sobre Plano de Bairro, diga aqui".

- É um tipo de planejamento do bairro, para dizer o que ele tem, o que precisa, como ele vai se desenvolver num certo período de tempo, etc.
- Já ouvi falar por amigos, mas o que sei é que serve para planejar um bairro, melhorar ele.

7.5.3 Conclusões sobre o Estudo de Campo

Com a aplicação do questionário pode-se observar que a população apontou várias carências dentro do parcelamento Nova Jerusalém, a falta de infraestrutura básica, iluminação pública, segurança, a distância dos moradores dos equipamentos comunitários, são problemas recorrentes e notados. Dos pontos positivos, são observadas as questões mais abstratas, como o relacionamento interpessoal entre os moradores, a boa convivência com a vizinhança.

De modo geral, a população gosta do loteamento pelos aspectos subjetivos (bom relacionamento com os vizinhos, amizade, tranquilidade) porém, nos aspectos mais objetivos, como infraestrutura básica (asfalto, esgoto, etc.), equipamentos comunitários, áreas de lazer, entre outros, há críticas e descontentamento, fazendo com que parte dos moradores rejeitem a ideia de morar por um longo período ali.

Esta realidade pode ser observada em outros parcelamentos mais recentes e contrasta com visão mais genérica sobre a Moreninha e uma certa qualidade de vida que ela oferece, onde as pessoas tendem a viver e morrer, mas no qual esses benefícios estão concentrados nas áreas mais consolidadas e não atendem integralmente a todo o bairro e seus moradores.

Outro ponto observado, é a falta de relação da população com a área verde encontrada no loteamento, que é uma Zona Especial de Interesse Ambiental (parte é ZEIA 1 e parte é ZEIA 2), algumas pessoas mostram desconhecimento da região, a ponto de a população jogar lixo, causar queimadas e descaracterizar a mata, demonstrando a falta de consciência ambiental e cuidado com o meio ambiente.

Ao final, vemos que as pessoas desconhecem sobre o que se trata um plano de bairro, do total de entrevistados poucos responderam a última questão que se tratava justamente do assunto, o que demonstra como a população muitas vezes se encontra alheia as questões urbanas e como a participação popular é pouco utilizada para definir as políticas de planejamento urbano na cidade.

7.6 PRINCIPAIS PROBLEMAS DIAGNOSTICADOS NO BAIRRO MORENINHA

Observou-se conforme as análises e estudos urbanos, incluso o estudo de campo já mostrados anteriormente, que os principais problemas do bairro se organizam em 4 eixos: 1. Uso e Ocupação do Solo/Zonas Especiais; 2. Mobilidade Urbana; 3. Infraestrutura Urbana; 4. Equipamentos Comunitários.

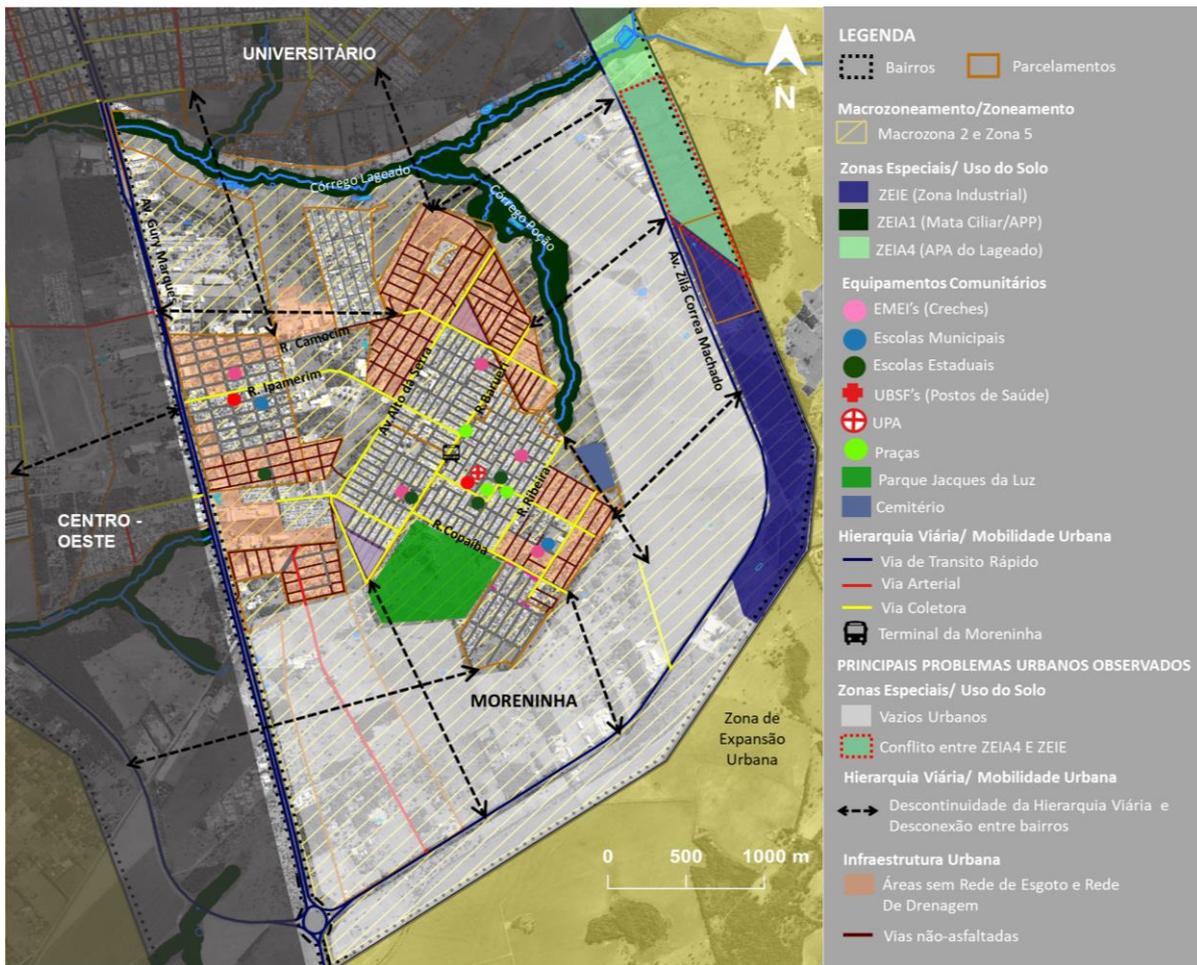
Com relação ao eixo 1 temos como problemas os seguintes: cerca de 50% do bairro é formado por uso territorial, ou seja, por vazios urbanos, as matas ciliares locais (ZEIA 1) estão sendo desmatadas e há conflitos entre área destinada ao Pólo Empresarial Sul (ZEIE) e Área de Proteção Ambiental (APA) da bacia do Lageado, o que para implantação de indústrias exigiria cuidados específicos na região conflituosa para evitar impactos ambientais negativos.

Já no núcleo 2 as problemáticas são: Descontinuidade da malha viária e, portanto, da hierarquização viária do bairro, o que prejudica a circulação interna e a conexão com os bairros vizinhos e o fato de só haver um único acesso ao bairro (pela Av. Gury Marques através da R. Ipamerim).

No eixo 3 observamos que: Nos parcelamentos mais recentes, como já diagnosticado, há ausência de rede de coleta de esgoto e rede de drenagem, bem como de pavimentação nas ruas.

E por fim, no núcleo 4 temos como já observado antes, que há a ausência de equipamentos comunitários de saúde, educação infantil (EMEI's) e de saúde básica (UBSF's), e de áreas de lazer, nesse caso praças de vizinhança, para melhor atender a população do bairro como um todo.

As indicações da situação atual da Moreninha, com os zoneamentos, as principais problemáticas e os equipamentos comunitários existentes, podem ser vistas através do Mapa 30, inserido abaixo.



Mapa 30 – Situação Urbana Atual e Principais Problemas identificados no Bairro Moreninha
 Fonte: A autora (2021)

8 PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA – DIRETRIZES URBANAS

A seguir teremos as diretrizes estabelecidas para o Plano Urbano do bairro Moreninha, afim de solucionar os problemas já apontados, além de definição de projetos urbanos a serem elaborados a partir das principais diretrizes elencadas.

8.1 MACROZONAS, ZONAS URBANAS E ZEIA

Propôs-se uma alteração no macrozoneamento e zoneamento urbano da Moreninha, as áreas correspondentes aos vazios urbanos teriam sua macrozona alterada de Macrozona 2 (MZ2) para Macrozona 3 (MZ3) e de Zona 4 para Zona 5.

A alteração para MZ3 passa a estabelecer, conforme art. 20 que essas glebas são para adensamento futuro, com densidade líquida de até 120 habitantes por hectare (ha.), na MZ2 seria de 240, e densidade demográfica de 52 hab./ha (na MZ2 seria de 55), além de indicar a destinação de lotes e glebas para habitação de interesse social, a agricultura urbana e diversificação de usos, de acordo com art. 23. (CAMPO GRANDE, 2018).

Na MZ3 estabelecida o zoneamento também seria alterado, passando de zona 4 (Z4) para zona 5 (Z5), o que também estabelece alterações em usos e permitidos (Quadro 4), bem como índices e instrumentos urbanísticos aplicáveis a área (Tabela 9), conforme indicado e destacado abaixo para comparativos.

LEI COMPLEMENTAR n. 341/2018 - ANEXO 8.1 - CATEGORIAS DE USOS POR ZONAS E EIXOS DE ADENSAMENTO							
ZONA DE USO	CATEGORIAS DE USOS PERMITIDOS						
	RESIDENCIAL	COMÉRCIO VAREJISTA	COMÉRCIO ATACADISTA	SERVIÇOS	INDUSTRIAL	LOTEAMENTO	ESPECIAL
Z1	R1, R2, R3	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V8, V9, V11	A1,A2	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S10, S11, S12, S13, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21	I1, I2, I3	L1, L2, L3, L5	E1, E2, E3, E4, E10, E13, E19, E20
Z2	R1, R2, R3	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V8, V9, V11	A1, A2	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S10, S11, S12, S13, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21	I1, I2, I3	L1, L2, L3, L5	E1, E2, E3, E4, E8, E13, E19, E20
Z3	R1, R2, R3	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7(**), V8, V9, V11	A1, A2(**), A3(**), A4(**), A5(**), A6(**), A9(**)	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8(**), S10, S11, S12, S13, S14(**), S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21	I1, I2, I3, I4, I5(**)	L1, L2, L3, L5	E1, E2, E3, E4, E8, E10, E11(****), E13, E18(**), E19(**), E20(**)
Z4	R1, R2, R3	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V9, V11	A1, A2, A3, A4, A5, A6,A9	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S10, S11, S12, S13, S14, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21	I1, I2, I3, I4, I5	L1, L2, L3, L5	E1, E2, E3, E4, E7, E8, E10, E11(****), E12(****), E13, E18, E19, E20, E21(****)
Z5	R1, R2	V1, V2, V3, V4, V5, V6, V7, V8, V9, V11	A1, A2, A3, A4, A5, A6,A9	S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13, S14, S15, S16, S17, S18, S19, S20, S21	I1, I2, I3, I4, I5	L1, L2, L3, L5	E4, E5, E6, E7, E8, E9, E11(****), E13, E14, E16, E17, E18, E19, E20,

Quadro 4 – Categorias de Uso permitido por Zonas, com destaque para as Zonas presentes no Bairro Moreninha de acordo com a proposta

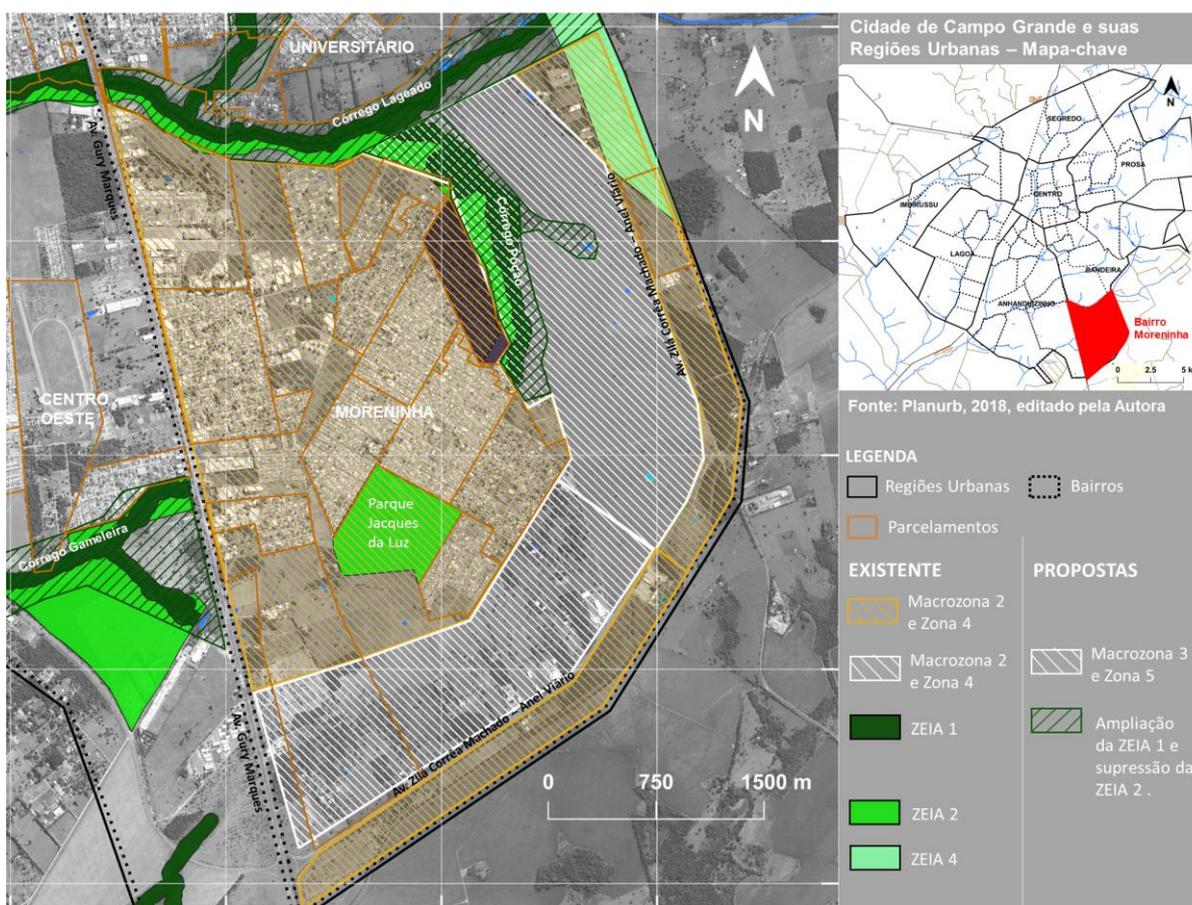
Fonte: CAMPO GRANDE (2018), modificado pela Autora

Tabela 9 – Índices e Instrumentos Urbanísticos – Lotes Mínimos – Recuos Mínimos, com destaque para as Zonas presentes no Bairro Moreninha

LEI COMPLEMENTAR n. 341/2018 - ANEXO 8.2 - ÍNDICES E INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS - LOTES MÍNIMOS - RECUOS MÍNIMOS												
ZONA DE USO	ÍNDICES E INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS APLICÁVEIS À ZONA E EIXO DE ADENSAMENTO						LOTES MÍNIMOS			RECUOS MÍNIMOS (m)		
	TAXA DE OCUPAÇÃO	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÍNIMO - Caminh	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO BÁSICO - Cabas	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO - Camax	OUTORGA ONEROSA / TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR	ÍNDICE DE ELEVACÃO	ÁREA (m²)	Terçada Esquina (m)	Terçada Meio de Quadra (m)	FRENTE	LATERAL E FUNDOS	LATERAL E FUNDOS NOS CASOS DE OUTORGA ONEROSA / TRANSFERÊNCIA DO DIREITO DE CONSTRUIR
Z1	Térreo e 1º Pavimento - 0,7 Demais Pavimentos - 0,5 ^º	0,10	4	5	1 ^º	Livre	250,00	15,00	10,00	Térreo e 1º pavimento - Livre Demais pavimentos - 5,00	Térreo e 1º pavimento - Livre IE entre 2 e menor que 6 - h/6 (mínimo 3,00) IE maior ou igual a 6 e menor que 12 - h/8 (mínimo 3,00) IE maior ou igual a 12 - h/10 (mínimo 5,00)	Térreo e 1º pavimento - Livre IE maior ou igual a 6 e menor que 12 - h/6 (mínimo 3,00) IE maior ou igual a 12 - h/10 (mínimo 5,00)
Z2	0,5 ^º	0,10	3	5	2 ^º	6 ^º	250,00	15,00	10,00	IE maior que 2 - 5,00 ^º	Térreo e 1º pavimento - Livre IE entre 2 e 6 - h/6 (mínimo 3,00)	Térreo e 1º pavimento - Livre IE entre 2 e menor que 6 - h/6 (mínimo 3,00) IE maior ou igual a 6 e menor que 12 - h/8 (mínimo 3,00) IE maior ou igual a 12 - h/10 (mínimo 5,00)
Z3	0,5 ^º	0,10	2	4	2	4 ^º	250,00	15,00	10,00	IE maior que 2 - 5,00 ^º	IE até 2 - Livre IE maior que 2 - h/4 (mínimo 3,00)	Térreo e 1º pavimento - Livre IE entre 2 e menor que 6 - h/6 (mínimo 3,00) IE maior ou igual que 6 - h/8 (mínimo 5,00)
Z4	0,5	0,10	2	3	1	4 ^º	250,00	15,00	10,00	IE maior que 2 - 5,00	IE até 2 - Livre IE maior que 2 - h/4 (mínimo 3,00)	Térreo e 1º pavimento - Livre IE entre 2 e 6 - h/6 (mínimo 3,00)
Z5	0,5	0,10	1	1,5	0,5	2 ^º	250,00	15,00	10,00	Livre	Livre	IE até 2 - Livre IE maior que 2 - h/4 (mínimo 3,00)

Fonte: CAMPO GRANDE (2018), modificado pela Autora

As áreas de mata ciliar (ZEIA 1) também foram ampliadas e abaixo temos a espacialização dessas diretrizes na Moreninha (Mapa 31).

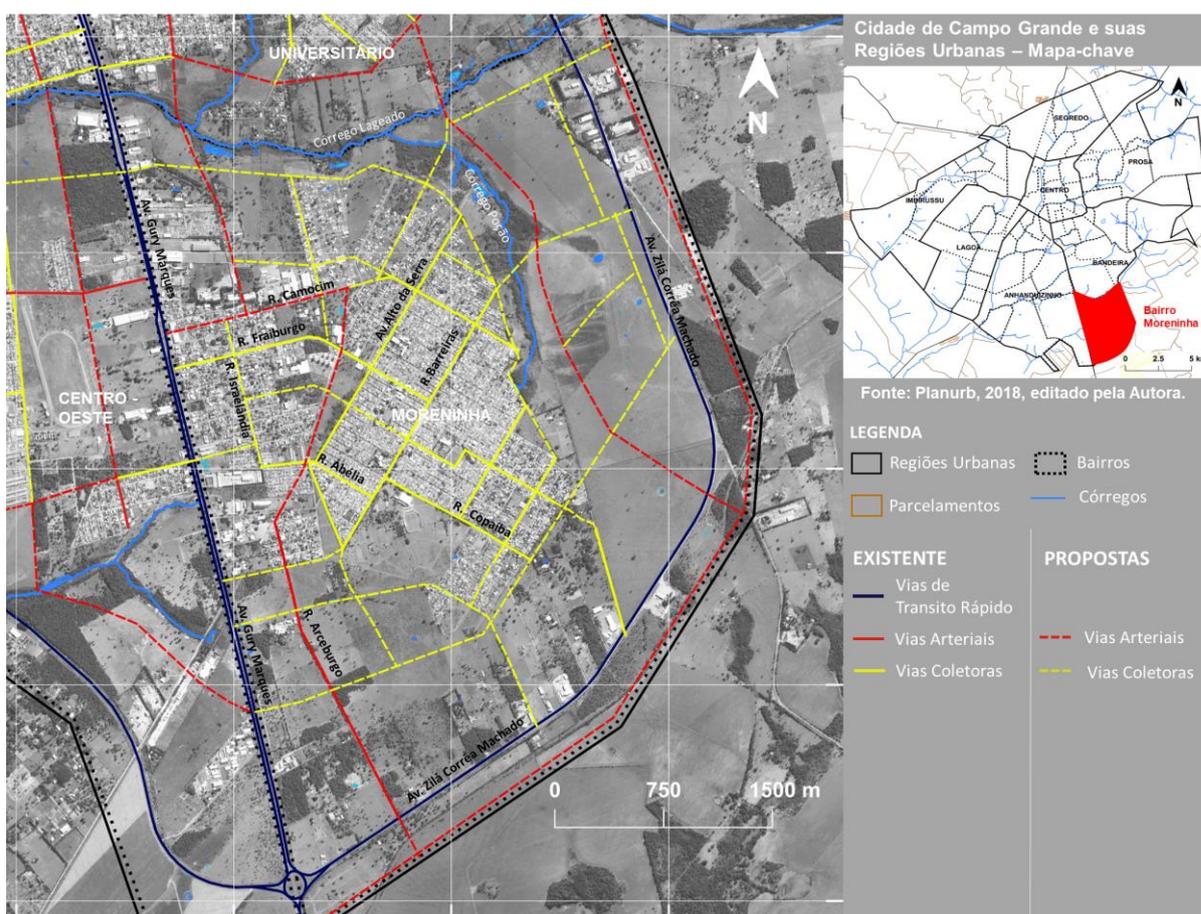


Mapa 31 – Macrozoneamento, Zoneamento e Zona Especial de Interesse Ambiental propostas para o Bairro Moreninha
Fonte: A autora (2021)

8.2 HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Como já dito a hierarquização viária do bairro é um dos principais problemas, a proposta foi reestruturar a existente, afim de corrigir erros de hierarquia de algumas vias, no qual havia incompatibilidade com suas medidas e o uso dos lotes lindeiros, bem como conectar o bairro aos vizinhos e permitir novos acessos ao bairro com a devida estruturação e execução dessas vias, de acordo com o Mapa 32.

Nessas principais vias também indica-se implementar ciclovias ou ciclofaixas bidirecionais ou unidirecionais, a depender da necessidade e dimensões da via, afim de facilitar, dar segurança e maior prioridade a circulação de ciclistas no bairro.



8.3 ZONAS ESPECIAIS – ZONA DE AGRICULTURA URBANA, ZEIS, ZEIE E ZEIA

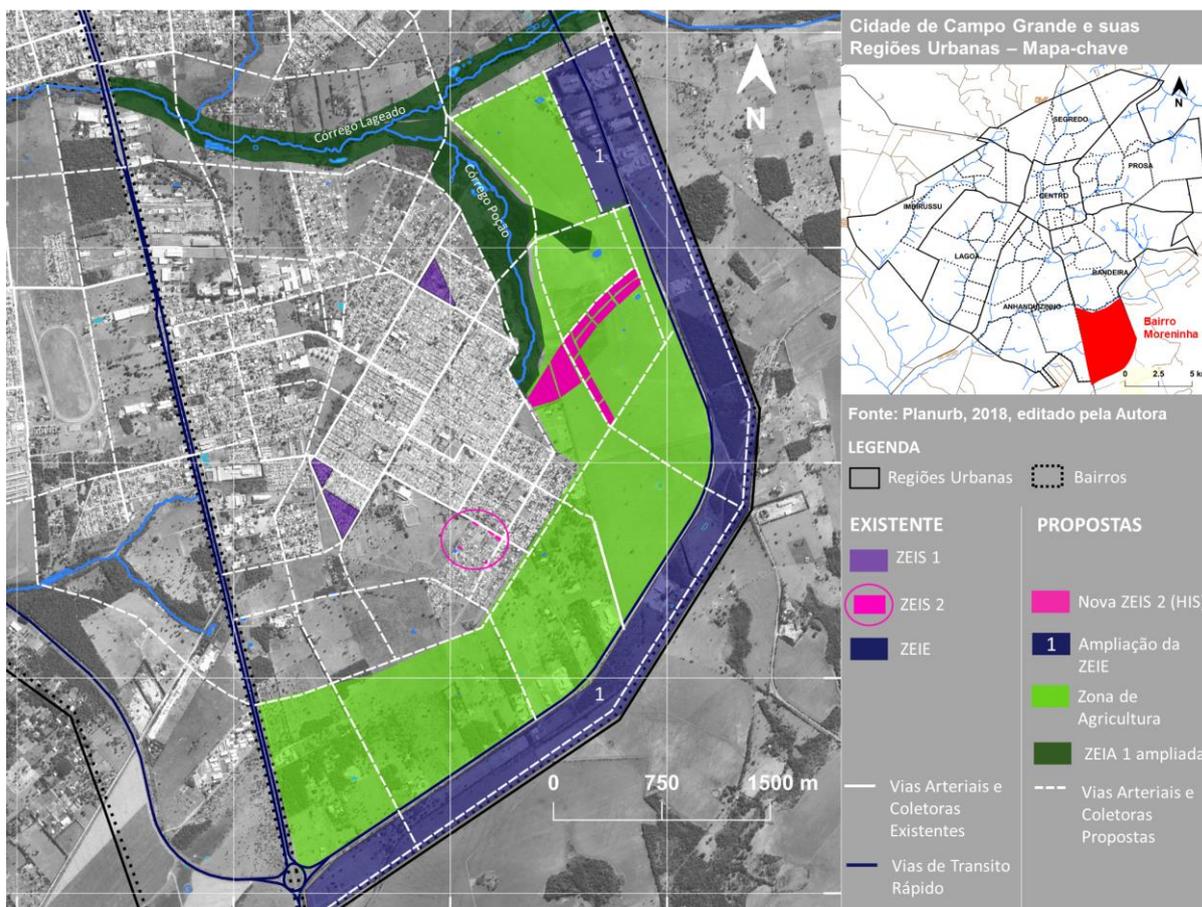
Dentro da Z5 a proposta é implementar uma Zona de Agricultura urbana, considerando que dentre os loteamentos mais recentes a maioria ainda se encontra pouco adensada, ou seja não seriam necessários novos loteamentos com foco em uso residencial, e devido a já haver algumas chácaras e esse potencial agrícola na área, além da possibilidade de integração com a ZEIE existente.

No art. 90 do Plano Diretor da cidade vemos que os objetivos desta zona seriam a produção e venda de hortifrúteis, o fortalecimento da agricultura familiar, gerando emprego e renda, o combate a insegurança alimentar de famílias carentes, além da promoção de modos mais sustentáveis de cultivo e relação com meio ambiente. (CAMPO GRANDE, 2018).

Com relação as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), na própria zona de agricultura haveria destinação de ZEIS 2, ou seja, de lotes para habitação de interesse social, voltada em parte para os próprios agricultores.

Por fim temos a ampliação do Pólo Empresarial Sul (ZEIE), já que a tendência é que toda a borda leste e sul seja ocupada por indústrias, comércios e serviços de grande porte e que podem ter relação com a zona agrícola a ser implementada.

A proposta está especializada a seguir (Mapa 33).



Mapa 33 – Zona de Agricultura Urbana, ZEIE, ZEIS 2 e ZEIA 1 propostas para o Bairro Moreninha
 Fonte: A autora (2021)

8.4 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

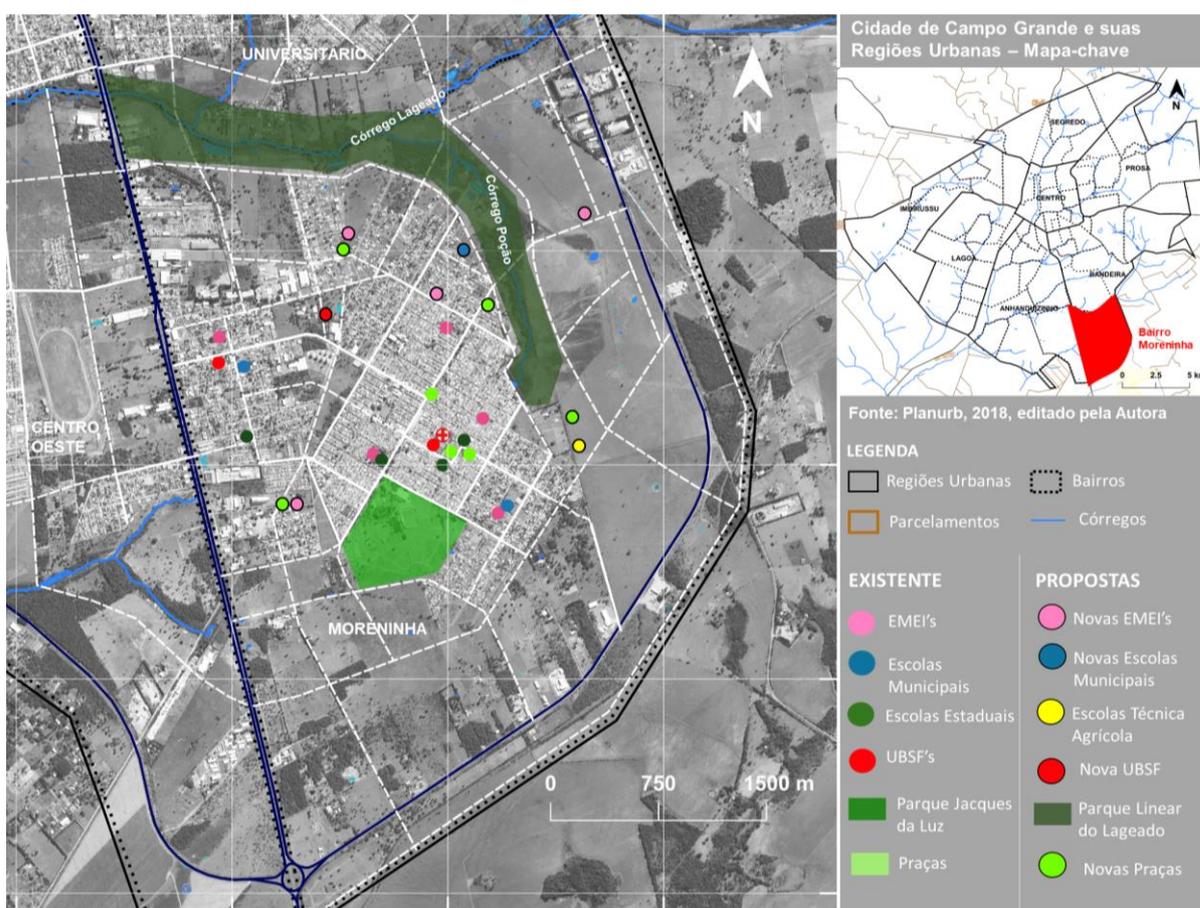
Devido as deficiências já apontadas nos estudos urbanos, propôs-se que com relação aos equipamentos de educação mais 4 creches (EMEI's), 1 escola municipal, para oferta do ensino fundamental e também 1 escola técnica para oferta de cursos profissionalizantes, em especial na área agrícola, visando qualificação para o mercado de trabalho e atuação na Zona de Agricultura Urbana.

Com relação a saúde indicou-se mais um posto de saúde, em especial para atendimentos dos loteamentos mais recentes ao norte do bairro e considerando o adensamento futuro dessa área.

E por fim em parte da ZEIE 1 propôs-se a implementação do parque linear do lageado, como forma de garantir a preservação ambiental da área e o uso desta como

área de lazer, de convivência, além de uma conexão com o Universitário, sendo benéfica a ambos os bairros e a indicação de mais 4 praças de vizinhança, sendo que 2 delas são campos de futebol e/ou áreas de lazer já usadas pelos moradores e que necessitariam ser melhor estruturadas.

Desta forma busca-se atender as demandas nesse quesito, bem como uma melhor distribuição destes equipamentos pelo bairro, as propostas estão indicadas no mapa 34, a seguir.



Mapa 34 – Equipamentos Comunitários propostos para o Bairro Moreninha
Fonte: A autora (2021)

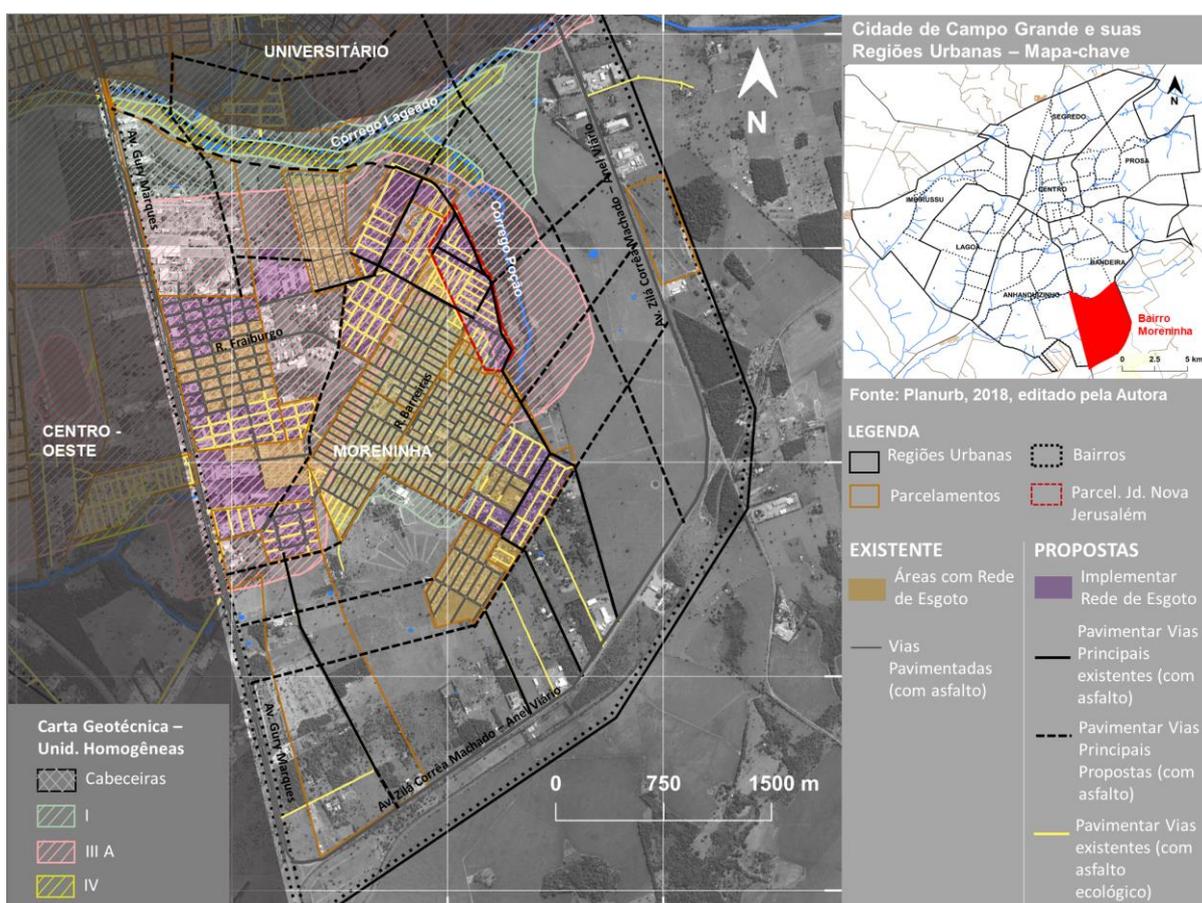
8.5 INFRAESTRUTURA URBANA

Tratando-se da infraestrutura as propostas tratam de prover de rede de esgoto aos loteamentos ainda não atendidos, em razão de ser uma medida de médio a longo prazo, recomenda-se que sejam implementadas fossas sépticas nos lotes, para não

haver contaminação do solo e corpos hídricos, especialmente nos loteamentos que se encontram na unidade homogênea IIIA, devido ao nível d'água mais superficial, como é o caso do loteamento Jardim Nova Jerusalém.

Com relação à pavimentação indica-se que as vias principais coletoras ou arteriais existentes (que são cascalhadas) e as propostas recebam asfalto convencional, por suas características de maior suporte a cargas, já para as vias locais existentes, com pouca movimentação e fluxo de veículos, recomenda-se que sejam pavimentadas com asfalto ecológico, que teria uma maior porosidade e permeabilidade, auxiliando na drenagem natural da água da chuva.

As propostas estão no Mapa 35, conforme indicado abaixo.



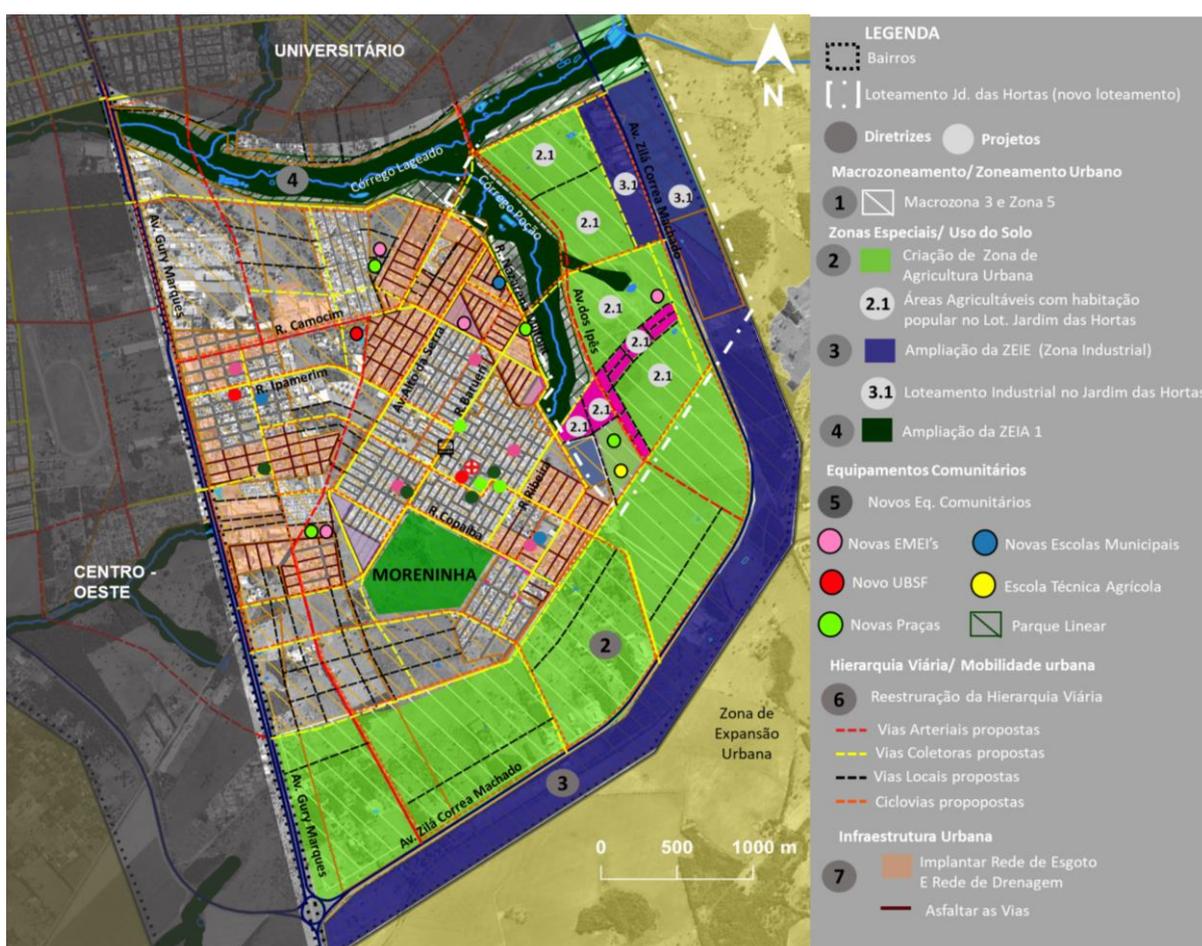
Mapa 35 – Infraestrutura urbana básica proposta para o Bairro Moreninha
Fonte: A autora (2021)

8.6 SÍNTESE DO PLANO DE BAIRRO DA MORENINHA – DIRETRIZES E PROJETOS URBANOS

Este item reúne as diretrizes anteriormente citadas referentes aos eixos de: Macrozoneamento e Zoneamento urbano; Zonas Especiais; Equipamentos Comunitários; Hierarquização Viária e Infraestrutura Urbana.

Parte dessas diretrizes serão detalhadas através de projetos urbanos, inseridos na elaboração de um novo loteamento, o Jardim das Hortas, o qual terá áreas agricultáveis, habitação de interesse social, lotes industriais, e outros usos, como comércios e serviços de primeira necessidade, alguns equipamentos comunitários e áreas de lazer, de maneira a demonstrar a aplicabilidades das propostas na prática.

Segue abaixo a síntese do Plano de Bairro da Moreninha (Mapa 36).



Mapa 36 – Plano de Bairro para a Moreninha com suas Diretrizes e Projeto Urbanos
Fonte: A autora (2021)

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observou-se que o bairro Moreninha tem uma vida pujante, e em geral os moradores gostam do local aonde vivem, tem uma relação profunda com o bairro, aonde muitos costumam nascer e morrer nele.

É um bairro com um setor de comércios e serviços em pleno desenvolvimento, com uma população jovem e disposta a atuar em diversos segmentos, além de possuir diversas potencialidades urbanas e humanas como já demonstrado ao longo deste trabalho, que apenas necessitam de políticas públicas para se viabilizar.

Por isso é necessário considerar uma política que cada vez mais integre o cidadão no processo de planejamento urbano da cidade e em especial do seu bairro, para que as problemáticas sejam sanadas, as propostas sejam mais condizentes com a necessidade dos cidadãos.

E que haja organização popular para cobrar a efetivação destas propostas no sentido de melhorar a qualidade de vida das pessoas, para que as cidades e bairros sejam feitas pelas e para as pessoas.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

ARRUDA, Juliana. **AGRICULTURA URBANA E PERI-URBANA EM**

CAMPINAS/SP: Análise do programa de hortas comunitárias como subsídio para políticas públicas. 2006. Dissertação (Mestrado) - Planejamento e Desenvolvimento Rural Sustentável, Universidade Estadual De Campinas. Campinas, 2006.

Disponível em:

<http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/257090/1/Arruda_Juliana_M.pdf>.

Acesso em: 10 de nov. 2020.

BRASIL. Decreto-lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Lex**: coletânea de legislação: edição federal, Brasília, v.1, 2001.

CAMPO GRANDE. Decreto nº 12.681, de 10 de julho de 2015. Institui o Plano Diretor De Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) De Campo Grande – Relatório final A - Trânsito e Sistema Viário. **Diário Oficial de Campo Grande**, Campo Grande, MS, 147p., 2015. Disponível em:

<<http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/plano-diretor-de-transporte-e-mobilidade-urbana-pdtmu-de-campo-grande-decreto-n-12-681/>>. Acesso em 13 mar. 2020.

CAMPO GRANDE. Decreto nº 12.681, de 10 de julho de 2015. Institui o Plano Diretor De Transporte e Mobilidade Urbana (PDTMU) De Campo Grande – Relatório final B - Transporte Coletivo. **Diário Oficial de Campo Grande**, Campo Grande, MS, 147p., 2015. Disponível em:

<<http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/downloads/plano-diretor-de-transporte-e-mobilidade-urbana-pdtmu-de-campo-grande-decreto-n-12-681-2/>>. Acesso em 13 mar. 2020.

CAMPO GRANDE. Lei complementar nº 341, de 4 de dezembro de 2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Campo Grande (PDDUA) e dá outras providências. **Diário Oficial de Campo Grande**, Campo Grande, MS, 89p., 2019. Disponível em: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb/pddua/>>. Acesso em: 1 dez. 2019.

CAMPO GRANDE. Lei nº 6.514, de 22 de outubro de 2020. Institui o Plano Municipal de Agricultura Urbana de Campo Grande – MS e dá outras providências. **Diário Oficial de Campo Grande**, Campo Grande, MS, p.1-3, 2020.

CAMPO GRANDE. Perfil Socioeconômico de Campo Grande, 2019. Disponível em: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/planurb?s=perfil+socioeconomico+2019>>. Acesso em: 20 nov. 2019.

CNU. **A Carta do Novo Urbanismo**. Congresso do Novo Urbanismo, 1996. Disponível em: <https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_portuguese.pdf>. Acesso em: 21 jan. 2021.

FRANCO, José Tomás. Agricultura Urbana na América Latina: Uma opção real de alimentação para nossas cidades?, 2013. Archdaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-165032/agricultura-urbana-na-america-latina-uma-opcao-real-de-alimentacao-para-nossas-cidades?>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

GRAZIANO DA SILVA, J. **O novo rural brasileiro**. Campinas: UNICAMP/Instituto de Economia, 2002. (Coleção Pesquisas, 1).

MALTA, Candido. **Reinvente Seu Bairro**. 1.ed. São Paulo: 34, 2003.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

MÁRQUÉZ, Leonardo. Agricultura Urbana: o que Cuba pode nos ensinar?, 2012. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-78672/agricultura-urbana-o-que-cuba-pode-nos-ensinar>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

MOURA, Dulce; et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. In: Cidades, Comunidades e Territórios, 2006, Lisboa. **Artigo eletrônico**...Lisboa: ISCTE- ESTREMADURA, 2006. p.15-34.

PESSOA, Roney. URBANO+PRODUÇÃO AGRÍCOLA. In: CONCURSO NACIONAL DE IDEIAS PARA REFORMA URBANA, 9, 2015. **Trabalho eletrônico**... Brasil: FENEA, 2015. Disponível em: <<http://www.fenea.org/cni/9cni2015/resultado>>. Acesso em: 20 de Abril de 2020.

PLANURB – Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano. **Carta de Drenagem de Campo Grande**. Campo Grande: PLANURB, 1996.

PLANURB – Agência Municipal de Meio Ambiente e Planejamento Urbano. **Carta Geotécnica de Campo Grande**. Campo Grande: PLANURB, 1991.

SALGADO, Elisabeth; SALGADO, Francisco. **Plano de bairro**: no limite do seu bairro uma experiência sem limites. São Paulo: Edição do autor, 2011.

SALGADO, Elisabeth; SALGADO, Francisco. **Plano de bairro**: Perus em transformação. 1 ed. São Paulo: Cia dos livros, 2012.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SAUER, Leandro; CAMPÊLO, Estevan; CAPILLE, Maria. **Mapeamento dos índices de inclusão e exclusão social em Campo Grande-MS**: uma nova reflexão. Campo Grande: Oeste, 2012.

SOUZA, Marcelo. De ilusão também se vive: caminhos e descaminhos da democratização do planejamento e da gestão urbanos no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, XI, 2005, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: UFBA-BA, 2005. Disponível em: < <http://www.xienanpur.ufba.br/112.pdf>>. Acesso em: 20 nov. 2019.

TONELLA, Celene. Políticas Urbanas no Brasil: marcos legais, sujeitos e instituições. **Revista Sociedade e Estado**, Brasília (DF), v.27, p. 30-52, dez. 2012.