



JOÃO PEDRO LEITE BRAGA

**PLANO DIRETOR: o porquê de sua importância para o
desenvolvimento de uma cidade**

**LAVRAS-MG
2022**

JOÃO PEDRO LEITE BRAGA

**PLANO DIRETOR: o porquê de sua importância para o
desenvolvimento de uma cidade**

Monografia apresentada à Universidade Federal de Lavras, como parte das exigências do Curso de Engenharia Civil, para a obtenção do título de Bacharel.

Prof. Dra. Luciana Barbosa de Abreu
Orientadora

**LAVRAS-MG
2022**

JOÃO PEDRO LEITE BRAGA

PLANO DIRETOR: o porquê de sua importância para o desenvolvimento de uma cidade

MASTER PLAN: The reason of its importance for the development of a city

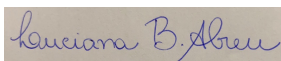
Monografia apresentada à Universidade Federal de Lavras, como parte das exigências do Curso de Engenharia Civil, para a obtenção do título de Bacharel.

APROVADO em 12 de setembro de 2022.

Dra. Luciana Barbosa de Abreu UFLA

Dra. Priscilla Abreu Pereira Ribeiro UFLA

MSc. Anelisa de Assis Campos



Prof. Dra. Luciana Barbosa de Abreu

Orientadora

**LAVRAS-MG
2022**

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus que me deu oportunidades, força de vontade e coragem para superar todos os desafios.

Agradeço aos meus pais, Carla e Mauro, que, com humildade e honestidade, fizeram-me melhor. Vocês nunca mediram esforços para a minha felicidade e realização pessoal, estiveram comigo em todos os momentos da minha vida, me incentivaram a cada projeto e não permitiram que eu desistisse. A vocês, todo o meu amor e a minha gratidão.

À minha querida irmã, Maria Teresa, que sempre me apoiou a fazer algo diferente e buscar novos desafios.

À minha namorada Carol, que jamais me negou apoio, carinho e incentivo. Agradeço por sempre estar comigo e me fazer acreditar até quando eu não tenho esperanças. Você me faz uma pessoa melhor a cada dia.

À minha professora orientadora, Luciana, que aceitou esse desafio, me auxiliou e esteve presente sempre que necessitei, contribuindo com o desenvolvimento do trabalho e ajudando-me a acreditar na minha ideia.

À Universidade Federal de Lavras, especialmente ao Departamento de Engenharia e seus professores e técnicos, pela formação, conhecimento compartilhado e auxílio durante a graduação.

RESUMO

O Plano Diretor é o projeto de maior importância para o desenvolvimento de uma cidade. Ele é um conjunto de diretrizes que irão orientar e regular o crescimento do município. Cidades brasileiras como São Paulo e Curitiba crescem horizontalmente, enquanto as cidades de Nova Iorque e Tokyo crescem verticalmente. Cidades brasileiras não utilizam cidades de países desenvolvidos como exemplo de crescimento. O Brasil possui um padrão de distribuição da população, além das regiões centrais terem altas densidades demográficas, as regiões periféricas de baixa renda também possuem, mas com uma diferença de infraestrutura econômica e social diferentes. Essa diferença impacta diretamente nos indicadores econômicos, de segurança, saúde e transporte, que podem ser melhorados por meio de um Plano Diretor bem elaborado. Em Nova Iorque e Tokyo, esses números são equilibrados, regiões centrais, que possuem melhores estruturas, possuem densidade demográfica maior, enquanto as regiões periféricas de baixa renda possuem densidade demográfica menor, o que ocorre principalmente por processos de revitalização dos centros. Este estudo teve como objetivo, apresentar as diferenças dessas cidades e os impactos positivos que um Plano Diretor pode produzir. Para isso realizou-se um trabalho em formato de revisão bibliográfica, que consistiu no levantamento de artigos, teses e dissertações, disponíveis para consulta na internet.

Palavras-chave: Plano Diretor. Urbanização. Desenvolvimento.

ABSTRACT

The Master Plan is the most important project for the development of a city. It is a set of guidelines that will guide and regulate the growth of the municipality. Brazilian cities like São Paulo and Curitiba have been growing horizontally, while cities like New York and Tokyo grow vertically. Brazilian cities do not use cities in developed countries as examples of growth. Brazil has a population distribution pattern, in addition to thermal power plants, high demographic densities, as low-income peripheral regions also have, but with a different economic and social infrastructure. This difference directly impacts safety, health and transport indicators, which can be improved through a well-designed plan. In Nova and Tokyo, these numbers are balanced, the main centers have better infrastructure and higher population density, while peripheral regions have lower density, this is due to revitalization processes. This study aimed to present the differences among cities and the positive impacts that the Master Plan can generate. For this, a work in a bibliographic review format, which consists of a research of articles and dissertations available on the internet, was carried out.

Keywords: Master Plan, Urbanization. Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Déficit habitacional por faixas de renda domiciliar no Brasil.....	18
Figura 2 - Distribuição da população na cidade de São Paulo-SP.....	26
Figura 3 - Distribuição da população na cidade de Curitiba-PA.....	27
Figura 4 - Distribuição da renda em salários mínimos na cidade de Curitiba-PA.....	28
Figura 5 - Distribuição da população na cidade de Nova Iorque.....	29
Figura 6 - Distribuição da renda familiar na cidade de Nova Iorque.....	30
Figura 7 - Densidade demográfica nas regiões centrais de São Paulo, Nova Iorque e Paris.....	31
Figura 8 - Densidade demográfica de bairros de São Paulo em comparação com algumas capitais de outros países.....	32
Figura 9 - Foto do centro da Avenida Paulista, uma das principais avenidas da cidade de São Paulo.....	33
Figura 10 - Foto do entorno da Praça General Osório, no centro de Curitiba.....	33
Figura 11 - Foto da Praça Times Square na cidade de Nova Iorque.....	34
Figura 12 - Foto do Arco do Triunfo no centro da cidade Paris.....	35
Figura 13 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de São Paulo.....	38
Figura 14 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Curitiba.....	39
Figura 15 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Nova Iorque.....	41
Figura 16 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Tokyo.....	42
Figura 17 - Figura correspondente a esgoto a céu aberto, no distrito de Brasilândia, uma periferia na cidade de São Paulo.....	43
Figura 18 - Figura correspondente a indicadores criminais entre Japão x Estados Unidos.....	45

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Relação entre população urbana e população rural no Brasil.....	14
Tabela 2 - Dados da população estimada e densidade demográfica das cidades de São Paulo e Curitiba de acordo com o IBGE 2022.....	24
Tabela 3 - Dados da população estimada e densidade demográfica das cidades de Nova Iorque, Tokyo, e Paris.....	25
Tabela 4 - Dados do IDH, PIB e Renda per capita das cidades de São Paulo, Curitiba, Nova Iorque, Tokyo e Paris.....	36

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Diferença entre população urbana e população rural no Brasil.....	15
---	----

Sumário

1 INTRODUÇÃO	11
1.1 Objetivos	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO	13
2.1 Urbanização Brasileira	13
2.1.1 População Rural e Urbana	13
2.1.2 Diversidade e Desigualdade	15
2.2 Problemas Urbanos	16
2.2.1 Segregação Socioespacial	16
2.2.2 Déficit Habitacional	17
2.3 Plano Diretor	19
2.3.1 Descrição	19
2.3.2 Como elaborar	19
2.3.3 Plano Diretor nas cidades de Nova Iorque e Londres	20
2.3.4 Eficientes Planos Diretores em cidades sul americanas da Colômbia	21
3 MATERIAL E MÉTODOS	23
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	24
4.1 Densidade Demográfica	24
4.2 Economia	35
4.3 Transporte	37
4.4 Saúde	42
4.5 Segurança	44
4.6 Resultados Gerais	45
5 CONCLUSÃO	48
6 TRABALHOS FUTUROS	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	50

1 INTRODUÇÃO

O Plano Diretor é uma lei municipal para um projeto de cidade no qual a Prefeitura da cidade é responsável por elaborar o projeto que depois é aprovado pela Câmara dos Vereadores. Essa lei entrou em vigor junto à Constituição de 1988, de onde originam seus principais fundamentos, tendo sido criado, assim, o Estatuto da Cidade (lei 10.257/2001), considerado o principal marco legal para o desenvolvimento das cidades.

O Estatuto da Cidade, lei criada em 2001, regulamenta instrumentos de política urbana, entre eles o Plano Diretor. A responsabilidade de execução e revisão a cada 10 anos, é do poder público municipal. A lei é obrigatória para cidades com mais de vinte mil habitantes, cidades que integram regiões metropolitanas e cidades com área especial de interesse turístico. Tem-se como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Proprietários que possuem solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, necessitam seguir a lei, caso contrário, ficam sujeitos a sanções.

Com a implementação do Estatuto da Cidade, surgiram novas possibilidades de solucionar problemas urbanos, mas infelizmente, o número de cidades brasileiras que contam com a ausência, com a falta de atualização do Plano Diretor ou com projetos assinados apenas para cumprir a lei, é muito alto, acarretando vários problemas de habitação, mau uso do solo e crescimento desordenado.

Após a implementação da Lei 10.257 Estatuto da Cidade, em 2001, apenas 14,5% das cidades brasileiras haviam elaborado um Plano Diretor e esse número aumentou para mais de 50%, mas deveria ser bem maior (CNM, 2020).

Trazendo diretrizes sobre como deve ser utilizado o solo da cidade, em termos de parcelamento, uso e ocupação, o Plano Diretor orienta o crescimento e desenvolvimento urbano de um município, possibilitando a organização de seus espaços e melhorias na vida da população. Nesse sentido, esse trabalho visa demonstrar a importância do Plano Diretor para as cidades brasileiras, com intuito de informar sobre como reduzir a segregação socioespacial e como minimizar os problemas causados pelo déficit habitacional, impactando diretamente na saúde, economia e transporte dos municípios.

1.1 Objetivos

Tem-se como objetivo principal deste trabalho, mostrar impactos positivos e negativos da adoção de um Plano Diretor, comparando-se importantes cidades brasileiras com algumas capitais de países desenvolvidos.

Este trabalho também visa explicar os impactos positivos causados por um Plano Diretor bem elaborado e participativo, em que a população atua ativamente na identificação de problemas do município, nas proposições e na fiscalização da implementação das propostas, assim alcançando benefícios em relação à economia, saneamento básico, saúde, segurança e transporte.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Esta seção é dividida em três subseções: **Urbanização Brasileira, Problemas Urbanos e Plano Diretor**. A primeira subseção aborda como foi o início da urbanização no Brasil, diferenças e desigualdades dos municípios encontrados no país. A segunda subseção aborda os problemas urbanos em cidades que não implementaram o Plano Diretor ou não fizeram bons planejamentos. A terceira subseção explica o que é Plano Diretor, como surgiu, os impactos que pode trazer à população, quais os passos necessários para executá-lo e como foi elaborado o Plano Diretor de Nova Iorque e o de Londres.

2.1 Urbanização Brasileira

Neste tópico, mostra-se a história e evolução da urbanização brasileira, apresentando dados de como foi a mudança da população rural para a urbana, diversidade e desigualdade do país.

2.1.1 População Rural e Urbana

Para começar a falar sobre a Urbanização Brasileira, é necessário destacar a década em que a população urbana se tornou maior que a população rural. Em seguida, evidencia-se a diversidade e desigualdade dos municípios brasileiros.

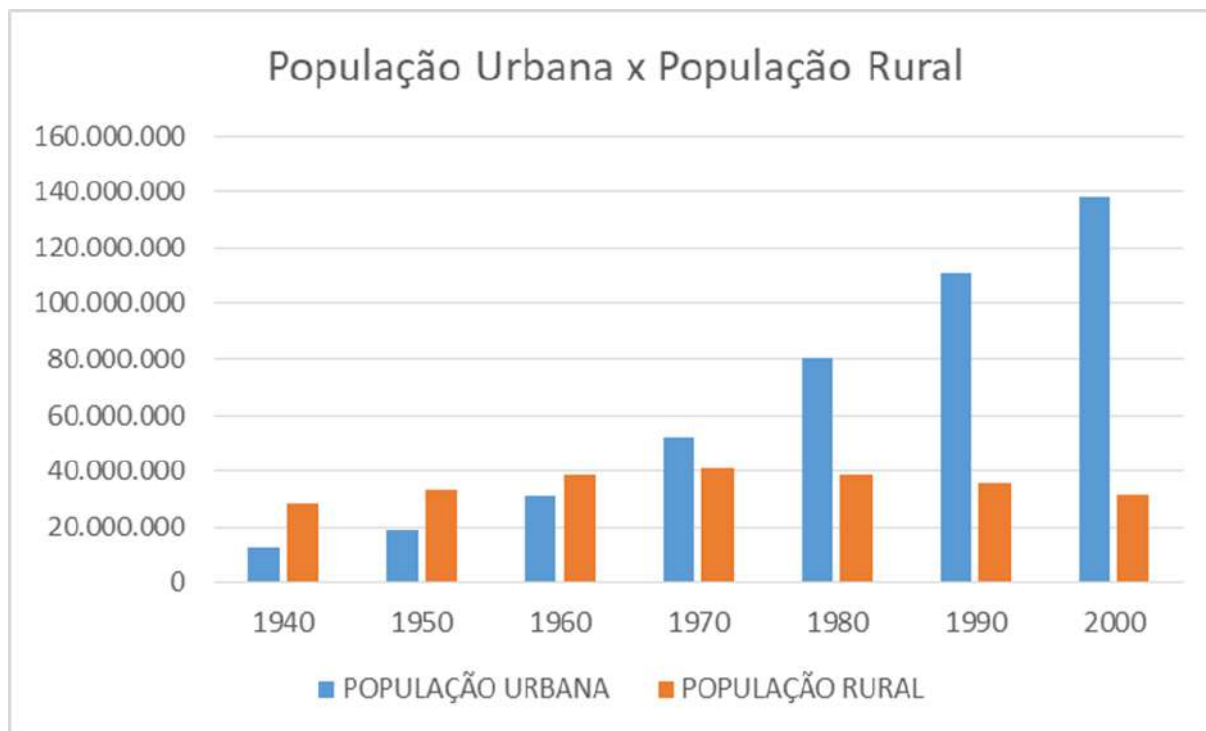
A urbanização brasileira iniciou-se através de aglomerados urbanos que se desenvolveram ao longo da costa e posteriormente, à margem dos rios em direção ao interior. A grande virada foi a partir da década de 1960, quando a industrialização do País acelerou, tornando o Brasil majoritariamente urbano, o que é demonstrado na Tabela 1 e no Gráfico 1, a seguir.

TABELA 1 - Relação entre população urbana e população rural no Brasil.

ANO	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	% DE POPULAÇÃO URBANA
1940	41.236.315	12.880.182	28.356.133	31.23%
1950	51.944.397	18.782.891	33.161.506	36.16%
1960	70.191.370	31.303.034	38.767.423	44.60%
1970	93.139.037	52.084.984	41.054.053	55.92%
1980	119.002.706	80.436.409	38.566.297	67.59%
1990	146.825.475	110.990.990	35.834.485	75.59%
2000	169.799.170	137.953.959	31.845.211	81.25%

Fonte: Governo Federal do Brasil (2022).

GRÁFICO 1- Diferença entre população urbana e população rural.



Fonte: Governo Federal do Brasil (2022).

Observando-se a Tabela 1, percebe-se que mais de cem milhões de moradores saíram da zona rural e migraram para as regiões urbanas e em 2000, a população urbana, ultrapassou 81% do total.

Atualmente o nosso país é majoritariamente urbano, mas a distribuição é desigual, pois apenas 14 cidades possuem mais de 1 milhão de habitantes, que correspondem a $\frac{1}{3}$ da população brasileira (PREPARA, 2021).

De acordo com o (CENSO, 2000), quase metade dos municípios possuem menos de 10 mil habitantes, enquanto apenas 14 municípios chegam a mais de 1 milhão de habitantes.

2.1.2 Diversidade e Desigualdade

Por ser um país muito extenso, o Brasil apresenta cidades muito diversas, sendo que cada município é único e necessita um projeto individualizado que oriente seu desenvolvimento. O país possui cidades que estão situadas em regiões metropolitanas, incorporadas a megalópoles, ou no sertão; algumas estão localizadas em meio à Floresta Amazônica e necessitam de transporte aquaviários durante 12h para serem alcançadas e também existem municípios-florestas e municípios-ilha.

Além da diversidade, destaca-se a desigualdade dos municípios, que é expressa pela economia, qualidade de vida dos habitantes e acesso a serviços básicos. Dados de pesquisas do IBGE de 2019 demonstram que cidades que possuem Produto Interno Bruto (PIB) e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) altos, são os municípios onde se tem a existência de sedes de grandes empresas, aeroportos, bancos, melhores oportunidades de emprego, educação, saúde e segurança de qualidade.

Segundo a pesquisa do IBGE de 2019, cinco estados brasileiros concentram 64% da movimentação econômica: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Paraná. Só o estado de São Paulo corresponde a 31,8%, sendo a maior economia do país, enquanto o estado de Roraima, produz o equivalente a 0,2% do PIB brasileiro, sendo a menor economia entre os 26 estados e o Distrito Federal (IBGE, 2019).

2.2 Problemas Urbanos

2.2.1 Segregação Socioespacial

A segregação socioespacial é um fenômeno responsável por afastar a população de baixa renda das regiões centrais da cidade, onde as infraestruturas públicas e privadas são melhores, o que faz com que essas áreas se tornem mais valorizadas e impossibilita a permanência das famílias de baixa renda nelas e as expulsa para as zonas periféricas da cidade.

Gentrificação, é o termo que se refere a processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas (FFLCH, 2022).

A gentrificação também ocorre em áreas periféricas e em cidades do interior, não sendo um fenômeno exclusivo das regiões centrais de cidades populosas.

Toda cidade tem seu espaço urbano dividido de acordo com sua função, existem áreas comerciais, industriais, moradias e lazer.

As áreas vão se diferenciando não apenas pelo aspecto econômico, mas também pelo aspecto social. As regiões centrais possuem infraestrutura urbana básica, além de economia mais pujante, por serem historicamente as primeiras regiões ocupadas, portanto com o tempo também há a necessidade de revitalização e restauração das mesmas. Geralmente possuem tratamento de esgoto adequado, iluminação pública e transporte coletivo usualmente

satisfatório, diferentemente das regiões periféricas. Essas regiões normalmente são esquecidas pelo poder público.

Nas cidades, os altos preços do solo urbanizado determinam a segregação populacional por estratos de renda e impõem ônus sociais inversamente proporcionais à capacidade de pagamento de quem os suporta. Obrigados a buscar alojamento em áreas distantes e precariamente providas de serviços públicos, são exatamente os mais pobres os que arcam com os custos mais elevados de transporte e de acesso a bens e serviços urbanos (BASSUL, 2002).

Essa é a realidade da maioria das cidades brasileiras, sendo que o poder público deve ser o responsável por diminuir essa desigualdade e resolver o problema, para que todos tenham acesso ao mínimo necessário para ter qualidade de vida.

O direito de propriedade imobiliária urbana é assegurado, desde que cumprida sua função social, que por sua vez é aquela determinada pela legislação urbanística, sobretudo no contexto municipal, cabe especialmente ao governo municipal, promover o controle do processo de desenvolvimento urbano, através da formulação de políticas de ordenamento territorial nas quais os interesses individuais dos proprietários de terras e construções urbanas necessariamente coexistem com outros interesses sociais, culturais e ambientais de outros grupos e da cidade como um todo (FERNANDES, 2002).

2.2.2 Déficit Habitacional

Explica-se como déficit habitacional a quantidade de cidadãos que não possuem moradia ou que habitam moradias inadequadas, ou seja, casas que foram construídas com materiais não-convencionais, como teto de folhas, refugos de papelão e finos painéis de madeira aglomerada ou compensada. Outras foram construídas em lugares irregulares e sem possibilidade de ser considerada uma moradia decente para uma família, pois oferecem riscos iminentes por falta de segurança.

Déficit habitacional é um conceito que tem dado sustentação aos indicadores que buscam esemear a falta (déficit) de habitações e/ou existência de habitações em condições inadequadas como noção mais ampla de necessidades habitacionais. (FUNDAÇÃO JOAO PINHEIRO, 2020)

De acordo com a pesquisa feita pela Fundação João Pinheiro, no Brasil chega a 5,8 milhões o déficit de moradias, das quais majoritariamente são famílias de baixa renda. A pesquisa também mostra que quase 90% dessas famílias estão localizadas em áreas urbanas e periféricas de municípios brasileiros.

Na Figura 1, observa-se que quanto menor a renda domiciliar, maior o déficit habitacional neste grupo.

FIGURA 1 - Déficit habitacional por faixas de renda domiciliar no Brasil



Fonte: PRADO, C. (2021).

O principal motivo do problema habitacional está relacionado à segregação socioespacial que foi explicada no tópico anterior. Com a periferização das cidades, as famílias de baixa renda são direcionadas para os extremos, onde os terrenos são, em sua maioria irregulares, onde o poder público não consegue fornecer uma infraestrutura mínima para ocupação.

O poder público muitas vezes tem reforçado a tendência de expulsão dos pobres das áreas mais bem localizadas, à medida que procura os terrenos mais baratos e periféricos para a construção de grandes e desoladores conjuntos habitacionais (BRASIL, 2002).

O poder público não consegue resolver esse problema há anos, pois ao invés de usar como exemplos cidades em todo mundo que conseguiram reduzir o déficit, analisando como foi realizado e replicando/adaptando para os municípios brasileiros, o governo investe em programas habitacionais ineficientes, visando locais mais baratos.

2.3 Plano Diretor

2.3.1 Descrição

O Plano Diretor funciona como uma espécie de conjunto de diretrizes que irão regular o crescimento e desenvolvimento de uma cidade a partir, por exemplo, do zoneamento e parcelamento do solo, além de uma série de regulamentações relativas à infraestrutura urbana. (MOREIRA, 2021).

Essa lei entrou em vigor junto a Constituição de 1988, de onde originam seus principais fundamentos, tendo sido criado assim o Estatuto da Cidade (lei 10.257/2001), considerado o principal marco legal para o desenvolvimento das cidades.

O Plano Diretor é um instrumento de planejamento municipal importante na política de desenvolvimento urbano, organizando e norteando as ações das entidades públicas e privadas trazendo diretrizes e normas para a expansão.

2.3.2 Como Elaborar um Plano Diretor

Para elaborar um Plano Diretor, o primeiro passo é estabelecer uma equipe gestora, com participação do governo, empresas, técnicos multidisciplinares e representantes da população.

Após a equipe gestora ser selecionada, são feitas audiências públicas e reuniões setoriais junto à população do município, pois a melhor forma de identificar problemas a serem solucionados é por meio da participação dos residentes.

A próxima etapa é a equipe técnica fazer um diagnóstico e análise de todas as informações de demografia, geologia, fontes pluviais, sistema viário, transporte, equipamentos públicos, além de diagnóstico social. Para elaboração de um projeto eficiente, que trará benefícios reais à população, é preciso um conhecimento profundo da realidade do

município. Lembrando que se tem uma diversidade enorme no Brasil, então cada cidade necessita de um Plano Diretor específico.

Depois de todo estudo realizado, ocorre a elaboração do Projeto de Lei com base nos estudos, propostas e diretrizes aprovadas pela comunidade, para ser aprovado na Câmara dos Vereadores.

Para criar um projeto eficiente, é necessário estudar e entender como algumas cidades no Brasil e no mundo, que tiveram impactos positivos e conseguiram solucionar seus problemas urbanos através de um Plano Diretor eficaz (CALEGARI; PRIETO; MENEZES, 2017).

2.3.3 Plano Diretor nas cidades de Nova Iorque e Londres

Para elaborar projetos de Plano Diretor em países desenvolvidos, geralmente as populações de seus municípios têm participação maior do que no Brasil, em função de maiores divulgações e interesse, o que gera maiores engajamentos dos cidadãos.

O primeiro passo é engajar a comunidade, procurando entender junto da população, qual a visão de futuro para o município, quais as principais forças, quais investimentos precisam ser os investimentos principais e os cuidados necessários para a população. Essas informações são através de encontros públicos, questionários online e telefonemas. Depois é necessário fazer um filtro das ideias, identificar os principais pontos e começar a criar a estratégia (DILLON, 2021).

O “PlaNYC” é um plano estratégico de iniciativa do prefeito de Nova Iorque para deixar a cidade pronta em 2030. O projeto foi apoiado pela população, comércios, ambientalistas, prefeitura e por organizações de saúde pública. O principal objetivo era fazer a cidade crescer em número e qualidade, sempre visando o bem estar da população (COSTA, 2012).

Outro grande exemplo é o Plano Diretor Londres 2030. A cidade, em 1997, estava com problemas na qualidade da educação, déficit de investimento na infraestrutura do transporte, desemprego e um grande desequilíbrio entre as distintas zonas da cidade. Então o ministro da época, contratou um arquiteto para identificar a causa dos problemas e traçar um plano estratégico, com projeção até 2030. Para fazer o estudo das causas, contou-se com a participação de todo aparato público, prefeitos e subprefeitos, empresas de transporte e outras autoridades dos distritos.

2.3.4 Eficientes Planos Diretores em cidades sul americanas da Colômbia

Este item apresenta exemplos de duas cidades, Cali e Medellín, na Colômbia - um país também em desenvolvimento, que se inspiraram em países desenvolvidos, mas com adaptações às suas realidades, para se readequarem e planejarem seus crescimentos.

Fundada em 1536, Cali é uma das cidades mais antigas da Colômbia e das Américas. Atualmente, a cidade tem 2,3 milhões de habitantes e é um importante centro industrial e comercial. Na década de 1980, a economia da cidade foi fortemente influenciada pelo crescimento do tráfico de drogas, sendo que a realidade daquele tempo gerou muitas mortes e aumentou a corrupção no país, até que, em meados dos anos 1990, o governo central declarou guerra ao narcotráfico.

Medellín é a segunda maior cidade da Colômbia e possui uma população estimada de 2,5 milhões de habitantes. Ela já foi conhecida como a cidade mais perigosa do mundo, como resultado de uma guerra urbana desencadeada pelos cartéis de drogas no final dos anos 1980 (BALLESTEROS, 2011).

Os cartéis de drogas de Medellín e Cali tinham poder e influência em todo o país, sendo que seu traficante mais famoso, Pablo Escobar, possuía uma forte rede de influência, além de uma grande fortuna. Ele foi morto em 1993 e, desde então, os cartéis se enfraqueceram.

Medellín é agora considerada mais segura do que as cidades estadunidenses de Baltimore, St. Louis, Detroit e Nova Orleans, que aparecem na lista de cidades com alta taxa de homicídios (ATLAS, 2021).

Em fevereiro de 2013, o *Urban Land Institute* escolheu Medellín como a cidade mais inovadora do mundo devido aos recentes avanços na política, educação e desenvolvimento social (WALLACE, 2013). No mesmo ano, Medellín foi anunciada como o destino preferido de negócios corporativos na América do Sul e ganhou o “Prêmio Verónica Rudge de Urbanismo”, conferido pela Universidade de Harvard à Empresa de Desenvolvimento Urbano, principalmente devido ao Projeto de Desenvolvimento Integral do Noroeste da cidade (GOMEZ, 2013).

A transformação econômica dessas cidades durante o século XX, sua crise e as novas perspectivas para o século XXI têm sido objeto de profunda análise das instituições financeiras e acadêmicas. Esta seção é baseada na análise e recomendações do relatório *Cali Colombia – Rumo a um Desenvolvimento e Estratégia da Cidade*, publicado pelo Banco

Mundial em 2002, e dos Relatórios de Situação Econômica Regional, publicados trimestralmente pelo DANE .

De acordo com dados divulgados pela Missão para a Medição das Séries de Emprego, Pobreza e Desigualdade, em novembro de 2009, a taxa de pobreza em Medellín e sua área metropolitana havia sido reduzida em 22,5%, de 49,7% para 38,5% no período de 2002 a 2008. Estes resultados estão de acordo com o aumento da cobertura de serviços básicos como saúde, educação e serviços públicos na cidade. Em 2014, a taxa de pobreza diminuiu para 14,7% e a pobreza extrema, para 2,8%.

A melhora nos números apresentados acima é diretamente influenciada pela implementação de três instrumentos de desenvolvimento urbano em Medellín: o Plano de Ordenamento Territorial, o Plano Diretor de Zonas Verdes e o Conceito de Projeto Urbano Integral, todos eles focados em temas como integração, mobilidade, administração, redução da pobreza e violência. Através desses instrumentos, a cidade foi reformulada e observam-se avanços na recuperação de bacias hidrográficas, na criação de espaços públicos e na habitação de interesse social.

Os dois exemplos mais famosos implementados em Medellín, são as escadas rolantes elétricas e o teleférico, criados com o objetivo de integrar e melhorar a mobilidade urbana nos morros e favelas da cidade, facilitando a vida dos cidadãos contemplados, além de servir como um dos pontos turísticos mais visitados da Colômbia.

Os exemplos bem sucedidos de Planos Diretores feitos por essas cidades demonstram que melhorias urbanas em cidades indignas e desprimorosas são possíveis, de maneira planejada, participativa e individualizada, adequadas a realidades locais. A implementação de planos elaborados dessa forma leva à melhoria de indicadores urbanos e, conseqüentemente, à qualidade de vida da população.

3 MATERIAL E MÉTODOS

Para atingir o objetivo dessa monografia, foi feita uma revisão literária para mostrar o porquê da importância de cidades implementarem Planos Diretores, comparou-se os dados de densidade demográfica, economia, transporte, saúde e segurança, das cidades brasileiras, São Paulo e Curitiba, com cidades de países desenvolvidos, como Nova Iorque e Tokyo. A elaboração deste trabalho foi baseada na análise de literatura já publicada, utilizando-se de artigos, teses e sites institucionais.

Para um maior aprofundamento, escolheram-se dados estatísticos apresentados em sites governamentais e pesquisas do IBGE, analisando-se as diferenças dos indicadores das cidades brasileiras e cidades estrangeiras.

A etapa final do processo de revisão bibliográfica se concretizou pela exposição dos dados analisados de forma descritiva e visual, através de imagens. Sendo assim, os resultados e conclusões da revisão em questão foram sintetizados conforme os objetivos do estudo.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para começar a explicitar as desconformidades estruturais de alguns países desenvolvidos em comparação com o Brasil, serão demonstradas as diferenças entre a densidade demográfica de algumas cidades brasileiras em relação às cidades estrangeiras. Em seguida, serão abordados temas relacionados à economia, transporte, saúde e segurança.

4.1. Densidade demográfica

Densidade demográfica é um índice também conhecido como densidade populacional ou população relativa. Refere-se à distribuição de habitantes em uma determinada área, ou seja, é a média resultante da divisão entre o número total de habitantes e a área ocupada.

As regiões da cidade de Curitiba e São Paulo que possuem maior densidade demográfica são as mais pobres e sem estrutura básica de infraestrutura e saneamento.

A diferença da densidade demográfica das cidades de países desenvolvidos para as cidades brasileiras não é grande, como pode ser visto nas Tabelas 2 e 3.

A Tabela 2 demonstra a densidade demográfica das cidades de São Paulo e Curitiba assim como a sua população estimada.

TABELA 2 - Dados da população estimada e densidade demográfica das cidades de São Paulo e Curitiba de acordo com o IBGE 2022.

Cidade	População Estimada (2021)	Densidade Demográfica (2010) (hab/km ²)
São Paulo-SP	12.396.372	7.398,26
Curitiba-PA	1.948.626	4.027,04

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022).

O que realmente difere as cidades brasileiras de cidades de países desenvolvidos é a distribuição da população dentro das cidades. No Brasil, a maior concentração da população

está nas periferias de baixa renda, onde as prefeituras não conseguem fornecer uma qualidade de vida mínima, como saneamento básico, saúde e infraestrutura.

Na tabela 3 tem-se os dados da densidade demográfica e da população estimada de algumas cidades desenvolvidas como Nova Iorque, Tóquio e Paris.

TABELA 3 - Dados da população estimada e densidade demográfica das cidades de Nova Iorque, Tokyo, e Paris.

Cidade	População Estimada(2022)	Densidade Demográfica(2010) (hab/km ²)
Nova Iorque - USA	19.223.191	7.195,4
Tóquio - JAPÃO	13.503.810	6.354
Paris - FRA	12.000.000	20.000

Fonte: New York Population (2022);

Fonte: Population of Paris – From 50 AD To The Present (2022).

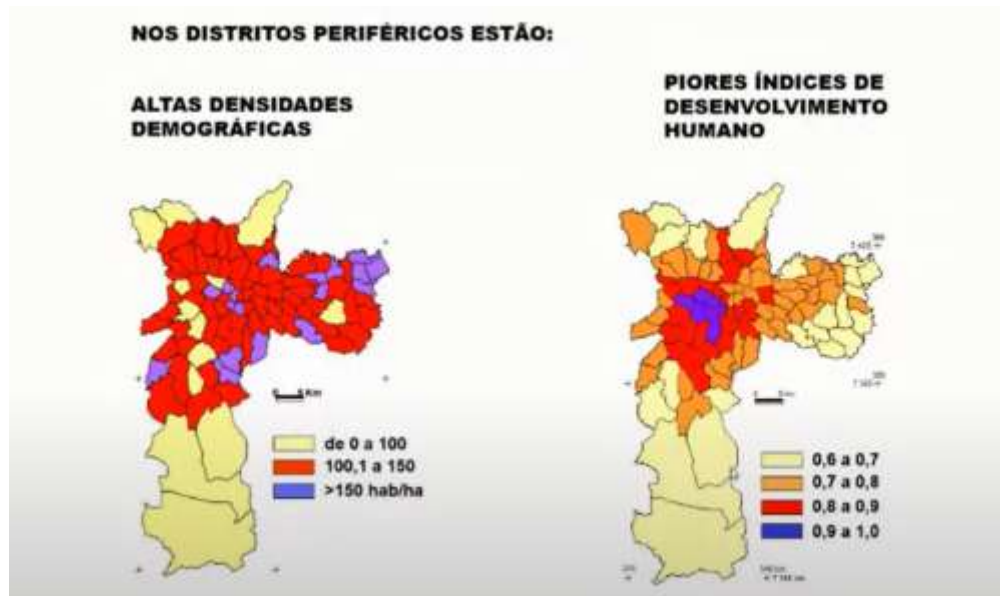
Fonte: Tóquio (2022)

Para comparar cidades desenvolvidas do Brasil com cidades estrangeiras, escolheu-se São Paulo, que é hoje a cidade mais populosa e rica do Brasil e a cidade de Curitiba, que é considerada a cidade com o melhor Plano Diretor executado.

Por meio das imagens a seguir, pode-se observar como é distribuída a população e quais as regiões possuem um melhor índice de desenvolvimento na cidade de São Paulo.

A Figura 2 apresenta o mapa da cidade de São Paulo, com a identificação por região do número de habitantes por hectare e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

FIGURA 2 - Distribuição da população na cidade de São Paulo-SP.

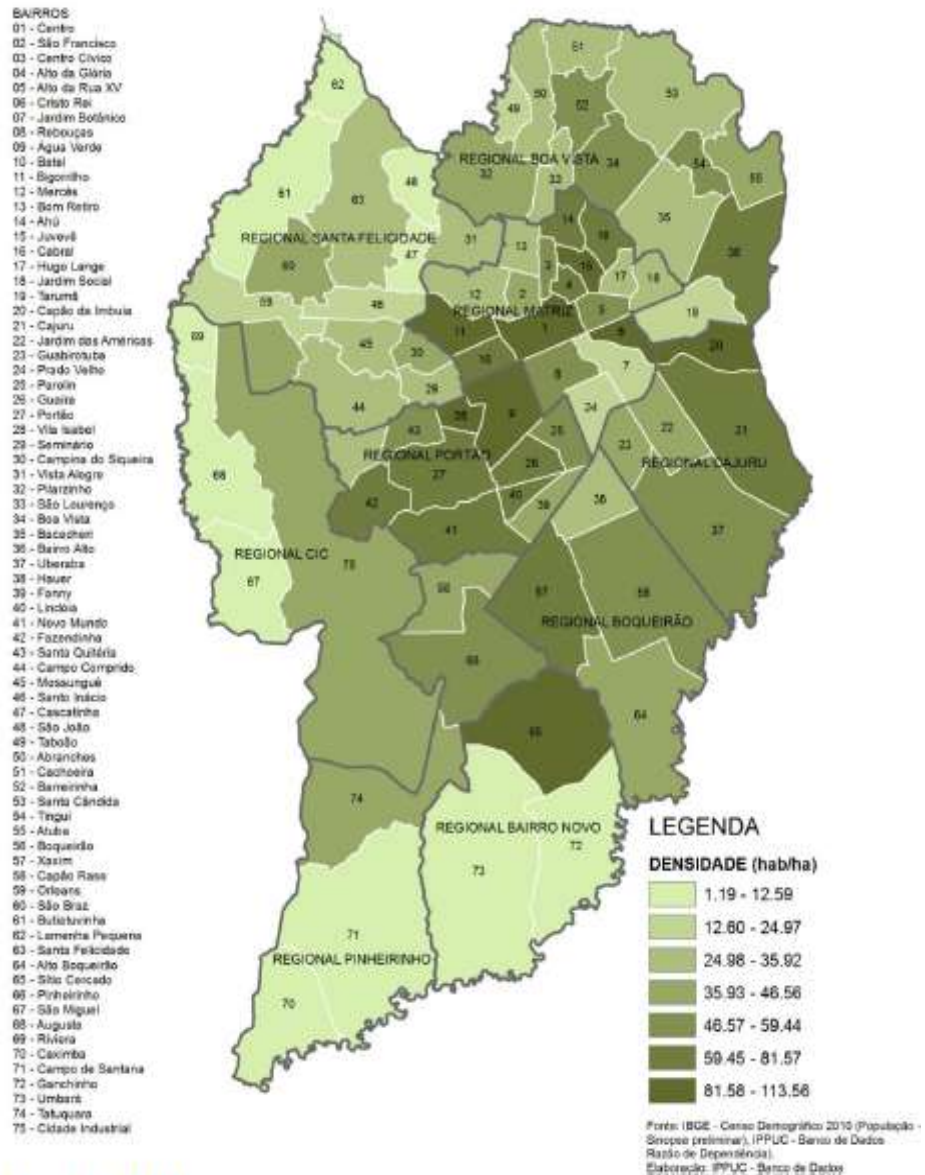


Fonte: Google Imagens (2022).

Na Figura 2, pode-se observar que a cidade de São Paulo possui altas densidades demográficas nas regiões centrais, mas a grande concentração da população encontra-se nos extremos, nas periferias de baixa renda, onde destacam-se os piores índices de desenvolvimento humano.

A Figura 3 apresenta o mapa da cidade de Curitiba, com a identificação por região do número de habitantes por hectare.

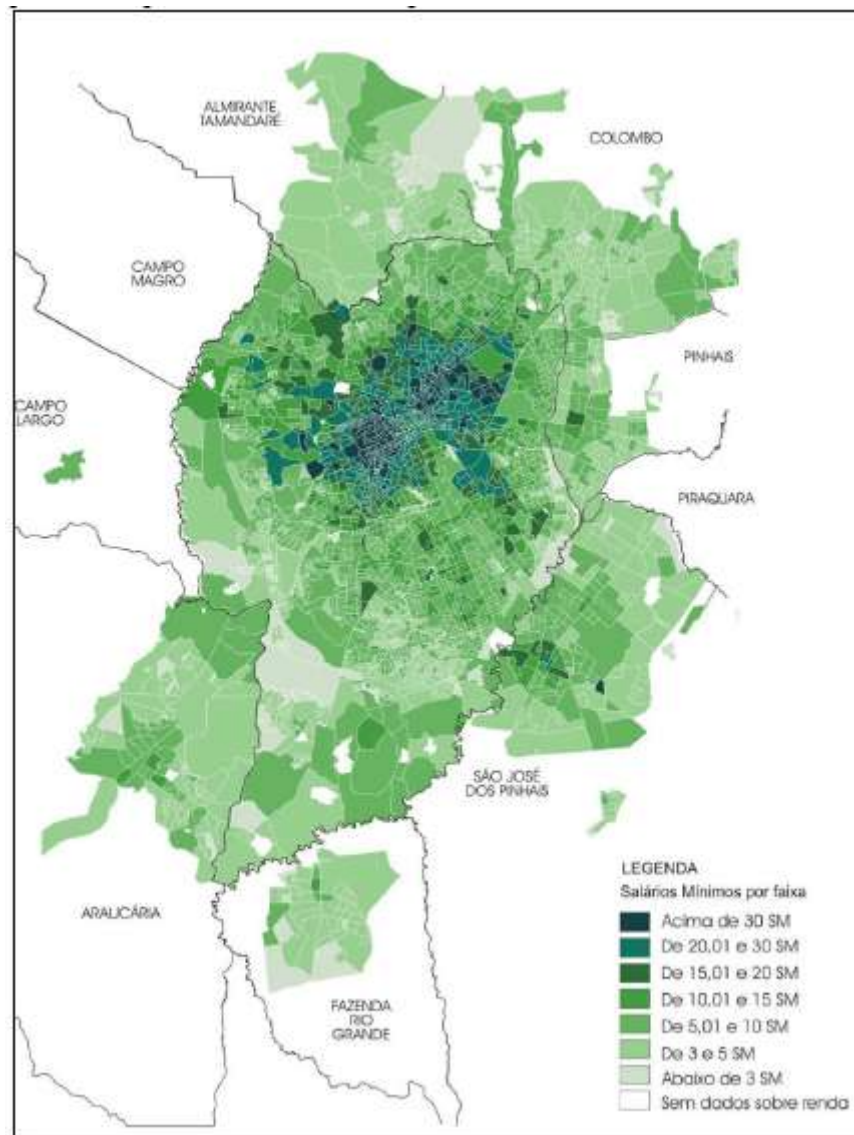
FIGURA 3 - Distribuição da população na cidade de Curitiba-PA.



Fonte: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2022).

A Figura 4 apresenta o mapa da cidade de Curitiba, com a identificação da média de salários mínimos que cada região possui.

FIGURA 4 - Distribuição da renda em salários mínimos na cidade de Curitiba-PA.

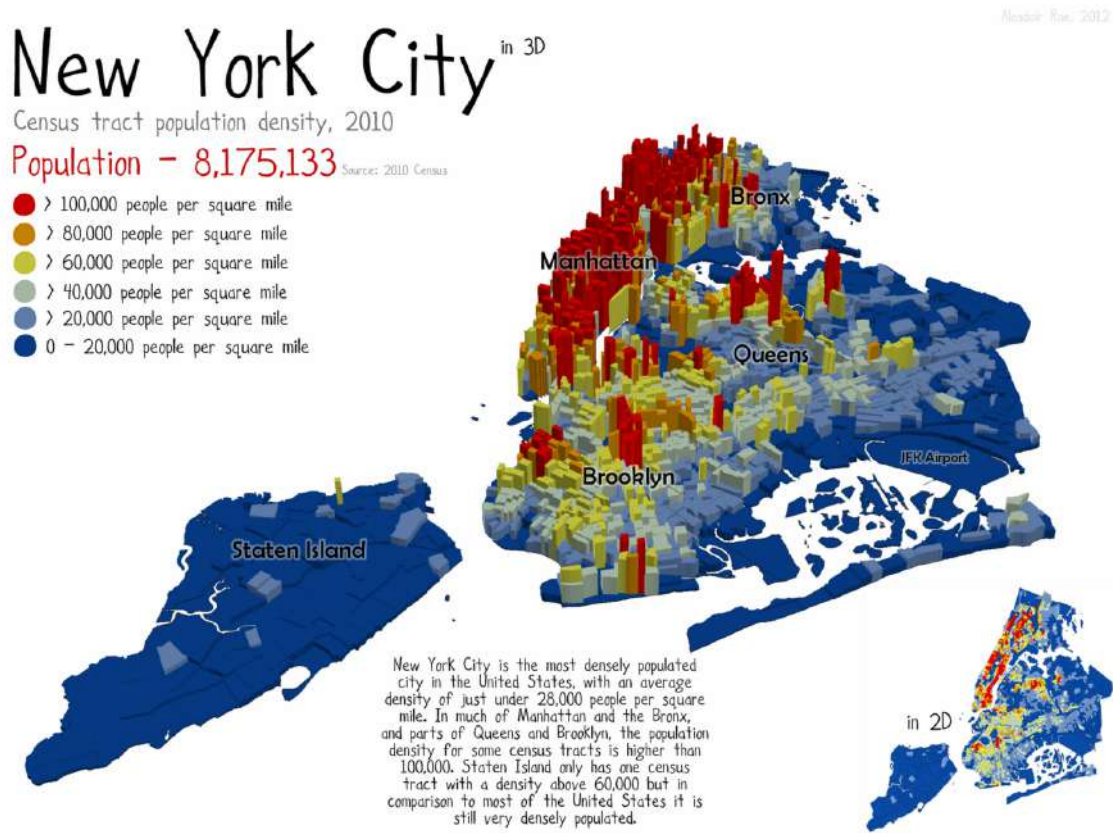


Fonte: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (2022).

Nas Figura 3 e 4, pode-se observar a semelhança entre São Paulo e Curitiba, tanto nas regiões centrais, que possuem o melhor índice de desenvolvimento e poder aquisitivo maior, como nas regiões periféricas, nos extremos das cidades, com densidades demográficas altas e índices de desenvolvimento baixos.

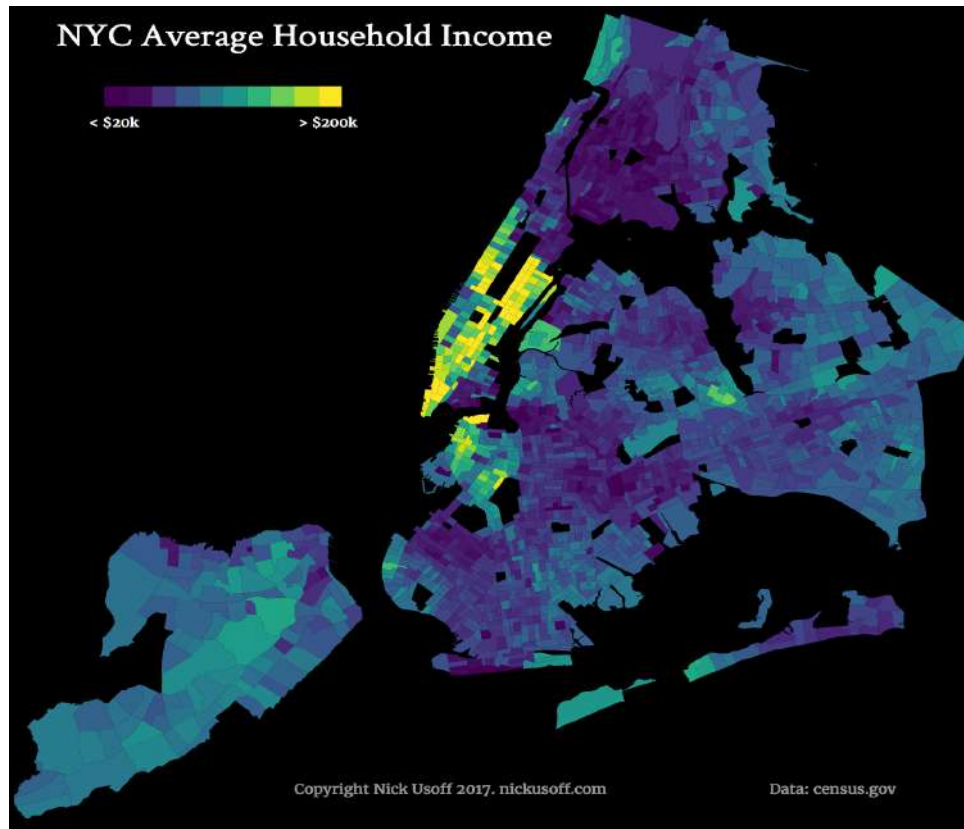
A Figura 5, a seguir, demonstra a distribuição da população na cidade de Nova Iorque, na qual a Ilha de Manhattan apresenta a maior concentração populacional. Já a Figura 6, demonstra a distribuição da renda familiar na mesma cidade.

FIGURA 5 - Distribuição da população na cidade de Nova Iorque.



Fonte: Viewing.nyc (2014).

FIGURA 6 - Distribuição da renda familiar na cidade de Nova Iorque.

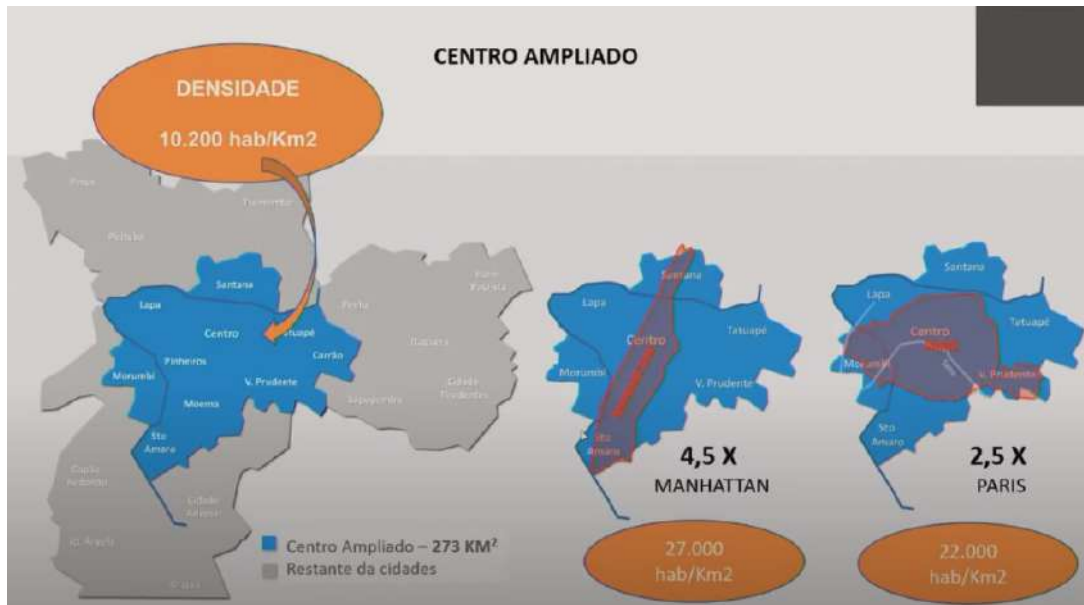


Fonte: Vivid Maps (2017).

Na Figura 5 e 6 pode-se observar que existe um equilíbrio, em que regiões com densidade demográfica maior são as regiões com maior renda familiar. Sendo assim, pode-se inferir que essa é a grande diferença em comparação com as cidades brasileiras, ou seja, diferentemente das cidades brasileiras, as regiões mais populosas, como a região de Manhattan, são também as regiões com maior poder aquisitivo e um melhor índice de desenvolvimento. Já o extremo da cidade é menos populoso, conseqüentemente possui menor poder aquisitivo.

As Figuras 7 e 8 foram apresentadas no último debate sobre a revisão do Plano Diretor de São Paulo, em 2021, na Alesp. A Figura 7 demonstra a densidade demográfica nas regiões de São Paulo, Nova Iorque e Paris.

FIGURA 7 - Densidade demográfica nas regiões centrais de São Paulo, Nova Iorque e Paris.



Fonte: Youtube. Reunião Virtual com engenheiros e vereadores na Alesp (2021).

Observa-se que a densidade demográfica do centro de São Paulo é bem menor do que o centro de Nova Iorque e Paris, isso acontece pelo fato de que grande parte da população encontra-se nos extremos.

A Figura 8 mostra uma comparação entre a densidade demográfica de alguns bairros de São Paulo e algumas capitais de países desenvolvidos.

FIGURA 8 - Densidade demográfica de bairros de São Paulo em comparação com algumas capitais de outros países.



Fonte: Youtube. Reunião Virtual com engenheiros e vereadores na Alesp (2021).

É possível observar que bairros de baixa renda da cidade de São Paulo possuem números de densidade demográfica parecidos com outras capitais de países do mundo, demonstrando que a maioria da população encontra-se nas periferias.

A Figura 9 apresenta a Avenida Paulista, uma das principais avenidas da cidade de São Paulo.

FIGURA 9 - Foto do centro da Avenida Paulista, uma das principais avenidas da cidade de São Paulo.



Fonte: Google Imagens (2022).

É possível observar com a Figura 9, que existe um grande número de edifícios residenciais, mas ainda faltam edifícios mistos, que possuem área residencial e comercial. Já a Figura 10 apresenta a Praça General Osório, no centro de Curitiba.

FIGURA 10 - Foto do entorno da Praça General Osório, no centro de Curitiba.



Fonte: Google Imagens (2022).

Observa-se com esta imagem que existem alguns edificios mistos, mas de baixa estatura, impossibilitando que mais pessoas vivam nestes edificios.

A Figura 11 apresenta a Praça Times Square, na cidade de Nova Iorque.

FIGURA 11 - Foto da Praça Times Square, importante região da cidade de Nova Iorque.



Fonte: Google Imagens (2022).

Diferente das cidades mostradas anteriormente, observa-se através da Figura 11 inúmeros mega edificios mistos e um grande movimento de pessoas.

A Figura 12 representa o Arco do Triunfo, famoso ponto turístico no centro da cidade de Paris.

FIGURA 12 - Foto do Arco do Triunfo, famoso ponto turístico no centro da cidade de Paris.



Fonte: Google Imagens (2022).

É possível observar com essa figura que as edificações não possuem recuo e afastamento entre si, o que pode ajudar a explicar a densidade demográfica de 20 mil habitantes por quilômetro quadrado.

4.2. Economia

A diferença econômica entre as cidades brasileiras e estrangeiras é muito grande, como pode ser observado na Tabela 4. Essa diferença pode ser influenciada pelo Plano Diretor que cada uma delas possui.

A Tabela 4 apresenta os dados do IDH, PIB e Renda per capita das cidades a serem comparadas.

TABELA 4 - Dados do IDH, PIB e Renda per capita das cidades de São Paulo, Curitiba, Nova Iorque, Tokyo e Paris.

Cidade	IDH	PIB (R\$)	Renda per capita (R\$)
São Paulo-SP	0,805	710.100.000,00	58.100,00
Curitiba-PA	0,823	84.702.357,00	44.385,00
Nova Iorque-USA	0,944	7.208.916.000,00	490.578,00
Tokyo-JAPÃO	0,884	2.055.698.000,00	220.000,00
Paris-FRA	0,891	934.168.000,00	179.437,00

Fonte: Curitiba em Dados (2022)

Fonte: Nova Iorque – PIB – Produto Interno Bruto (2022)

Fonte: França (2022)

Fonte: Tóquio (2022)

Fonte: Economia de São Paulo (2022)

As principais diferenças são que as cidades brasileiras possuem um centro com um menor número de comércios e prédios totalmente residenciais, diferentemente das outras cidades, que possuem vários edifícios comerciais misturados com residenciais. É possível observar essas diferenças pelas figuras apresentadas anteriormente.

Esse fator acaba refletindo nos dados apresentados anteriormente, pois faltam investimentos em infraestrutura nas periferias brasileiras e a criação de novos pequenos centros, para movimentar a economia da região. Se não ocorrer essa descentralização, toda a população ficará refém em buscar serviços que apenas a região central da cidade oferece.

Para que o desenvolvimento e crescimento econômico das periferias ocorra, são necessários investimentos em segmentos específicos, para gerar oportunidades, e a população conseguir crescer em meio a escassez de estrutura (REIS, 2016)

4.3. Transporte

Neste tópico, será feita uma comparação sobre a quantidade de veículos proporcional à quantidade de pessoas e às estruturas de transporte público, nas cidades de São Paulo, Curitiba, Nova Iorque, Tokyo e Paris.

A cidade de São Paulo possui mais de 8,6 milhões de carros, motos, ônibus e caminhões. Esse número equivale a 7,4 veículos motorizados para cada 10 habitantes em 2018, segundo a pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2018).

A Figura 13, a seguir, apresenta a rede metropolitana de transporte público de São Paulo.

FIGURA 13 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de São Paulo.



Fonte: Governo de São Paulo (2022).

Observa-se que alguns espaços vazios poderiam ser preenchidos com outras linhas de transporte público, ou seja, uma maior ramificação do sistema proporcionaria maior qualidade de vida e conforto à população.

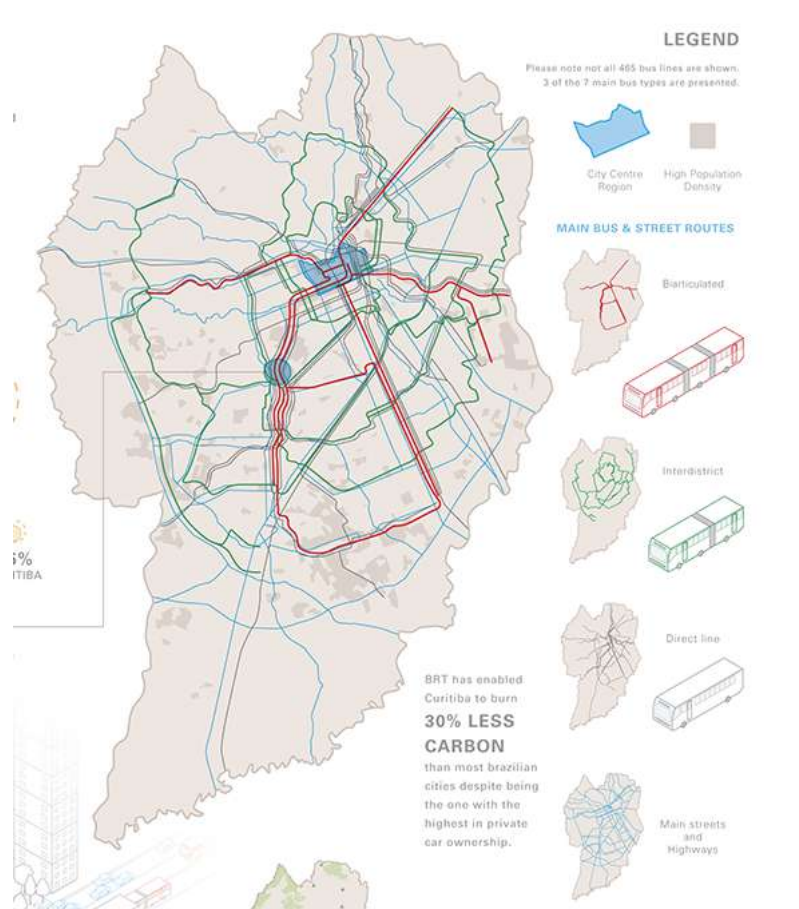
A cidade de São Paulo possui uma das melhores redes de transporte público do Brasil, mas ainda está atrasada em relação a cidades de países desenvolvidos.

Já a cidade de Curitiba possui mais de 1,3 milhões de veículos, aproximadamente um veículo para cada 1,3 habitantes. Esse valor, equivalente a 7,69 veículos motorizados para cada 10 habitantes (CET, 2018)

De acordo com o professor de Urbanismo da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR), Paulo Rolando de Lima, os congestionamentos e a demora no deslocamento diário vão continuar crescendo. Este é o preço que se vai pagar por ter optado pelo transporte individual (BIBIANA, 2012).

A Figura 14, a seguir, mostra o mapa de transporte público de Curitiba.

FIGURA 14 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Curitiba.



Fonte: Google Imagens (2022).

É possível observar com a Figura 14 que existe uma grande semelhança com o transporte público de São Paulo, ou seja, o mapa também possui espaços entre linhas que poderiam ser preenchidos com uma melhor estrutura de transporte. A cidade de Curitiba possui uma grande estrutura de transporte público, mas não consegue atender toda a população, principalmente nas regiões periféricas, onde a rede de transporte é mais limitada.

As cidades de Nova Iorque, Tokyo e Paris, possuem avançados sistemas de transporte público, que conseguem abranger quase todo espaço das cidades, facilitando a locomoção e diminuindo os congestionamentos.

A cidade de Nova Iorque possui uma baixa média de automóveis por habitante, em 2016 a cidade possuía aproximadamente 5 milhões de automóveis registrados, uma média de 0,25 automóvel por habitante.(JERRY, 2022)

Um grande ponto a se destacar na cidade de Nova Iorque, o maior polo econômico do mundo, é que ela recebe milhares de estrangeiros diariamente, seja por turismo ou trabalho, isso acaba impactando muito o trânsito. A cidade recebe mais de 66 milhões de turistas ao ano, uma média de 3 milhões de pessoas a mais por mês, e esses turistas tendem a se hospedar na região de Manhattan. Mas as outras regiões da cidade não possuem as dificuldades de Manhattan para o deslocamento com automóveis (FERNANDES, 2021).

A Figura 15, a seguir, mostra todo o vasto sistema de transporte público de Nova Iorque, abrangendo quase toda a cidade, até as extremidades.

FIGURA 15 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Nova Iorque.



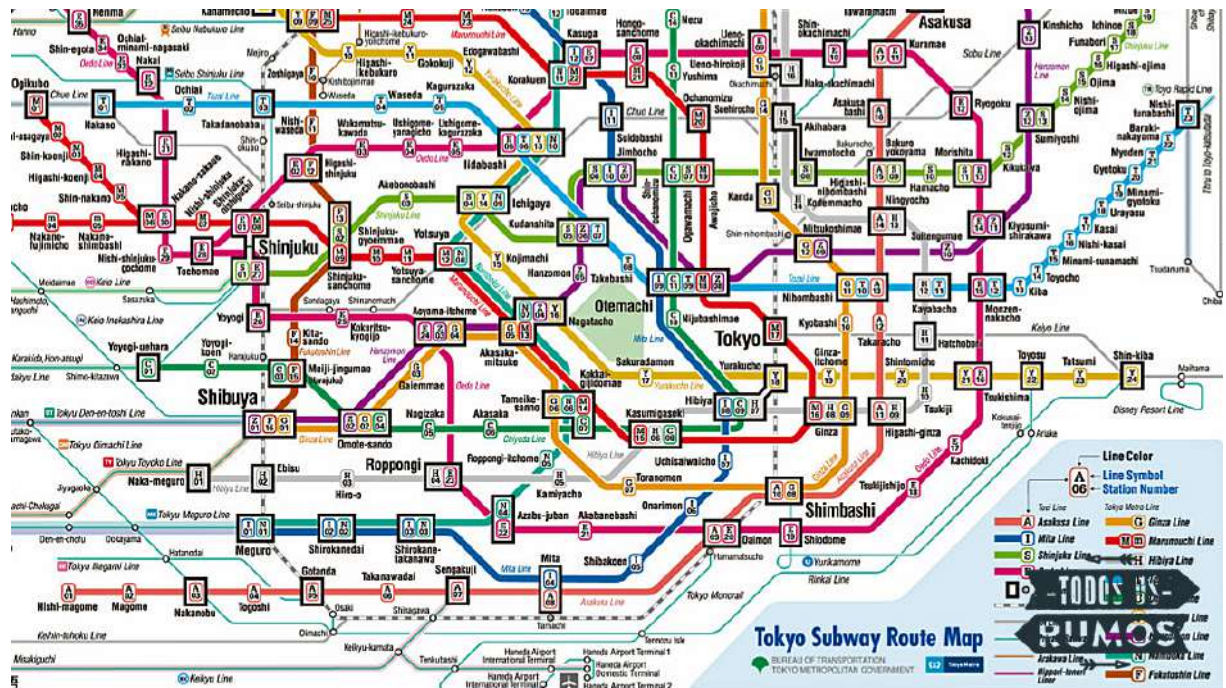
Fonte: Google Imagens (2022)

Como o transporte público funciona muito bem em Nova Iorque, a cidade possui o menor número de automóveis por habitantes dos EUA, graças ao vasto e bem planejado sistema de transporte público.

De acordo com uma pesquisa feita em Tokyo, a cidade, possuía em 2021, aproximadamente 3,09 milhões de automóveis registrados, uma média de 0,23 automóveis por habitantes (STATISTA, 2022)

A cidade também possui um vasto sistema de transportes públicos e bem planejados, como pode-se observar na Figura 16.

FIGURA 16 - Figura correspondente ao mapa de transporte público de Tokyo.



Fonte: Google Imagens (2022)

Observa-se que o transporte público abrange grande parte da imagem, que representa o mapa da cidade, possibilitando que a população não necessite de um automóvel próprio.

4.4. Saúde

Para fazer uma comparação no quesito saúde, o foco será em saneamento básico, pois é o principal ponto em que o Plano Diretor pode atuar e impactar diretamente em números da saúde pública.

Na cidade de São Paulo, de acordo com o Sistema Nacional de Informações Sobre Saneamento (SNIS), em 2019, 99,3% da população tinha abastecimento de água potável, 96,3% recebiam atendimento de coleta de esgoto, mas apenas 68,6% dos esgotos eram tratados. Infelizmente, cerca 32% dos esgotos não são tratados e normalmente estão localizados nas periferias da cidade, causando a proliferação de doenças, colocando em risco principalmente a população mais pobre.

Na cidade de Curitiba, de acordo com o Sistema Nacional de Informações Sobre Saneamento (SNIS), em 2019, 100% da população tinha abastecimento de água tratada, 99,99% recebiam atendimento de coleta de esgoto e 92,64% dos esgotos eram tratados. Entre todas as capitais brasileiras, Curitiba é a que possui melhores indicadores para saneamento básico.

As cidades de Nova Iorque e Tokyo possuem todos os indicadores em 100%, ou seja, todo esgoto gerado é tratado antes de ser dispensado nos rios. Uma curiosidade é que Tokyo é a cidade atual que menos tem perda de água limpa no mundo, sua taxa de perda é de 2%, enquanto as capitais de outros países desenvolvidos possuem uma média de perda de 20% (PORTAL SANEAMENTO BÁSICO, 2022).

A Figura 17 exemplifica a situação precária de esgoto a céu aberto no distrito de Brasilândia, uma periferia na cidade de São Paulo.

FIGURA 17 - Figura correspondente a esgoto a céu aberto, no distrito de Brasilândia, uma periferia na cidade de São Paulo.



Fonte: EOS (2022).

4.5. Segurança

Para comparar o quesito segurança, serão destacados os seguintes pontos: furtos, roubos e homicídios.

Segundo a Prefeitura Municipal de São Paulo, em janeiro de 2021, foram registrados um total de 49.595 furtos, incluindo furto de veículos; o total de roubos foi de 20.474 e o total de homicídios dolosos foi de 236 pessoas. No ano de 2021, São Paulo possui taxa de 4,32 casos de homicídios para cada 100 mil habitantes (WALTENBERG, G; NASCIMENTO, H, 2022).

De acordo com a Prefeitura Municipal de Curitiba, em janeiro de 2021, foram registrados 126 furtos por dia, o que representa um total de 3780 furtos no mês; o total de roubos teve uma média de 26.565 e o total de homicídios dolosos foi de 218 pessoas. A taxa é de 24,6 homicídios para cada 100 mil habitantes (BANDA B, 2022).

As cidades de Nova Iorque e Tokyo possuem indicadores bem menores em relação a segurança. Em Nova Iorque houve, em 2019, uma média mensal de 2.300 roubos, total de furtos de 1.505 e 47 homicídios dolosos (DIASTER CENTER, 2020).

Já em Tokyo os números ainda são menores, não foi possível encontrar números exatos dos indicadores acima, mas foi possível encontrar uma imagem que mostra essa comparação entre EUA x Japão.

A Figura 18 apresenta dados comparativos, relacionados a indicadores criminais dos Estados Unidos e Japão.

FIGURA 18 - Figura correspondente a indicadores criminais entre Japão x Estados Unidos.

STAT	● Japan	🇺🇸 United States	HISTORY
Age of criminal responsibility	12 Ranked 37th. Twice as much as United States	6 Ranked 58th.	
Crime levels	12.8 Ranked 18th.	55.84 Ranked 30th. 4 times more than Japan	
Drugs > Annual cannabis use	0.1% Ranked 7th.	13.7% Ranked 1st. 137 times more than Japan	
Drugs > Opiates use	0.1% Ranked 8th.	0.57% Ranked 3rd. 6 times more than Japan	
Murder rate	1.02	5	
Police officers	199.8 Ranked 23th.	243.6 Ranked 27th. 22% more than Japan	
Rape rate	1 Ranked 52nd.	27.3 Ranked 9th. 27 times more than Japan	
Total crimes	2.85 million Ranked 6th.	11.88 million Ranked 1st. 4 times more than Japan	
Total crimes per 1000	22.39 Ranked 36th.	41.29 Ranked 22nd. 84% more than Japan	
Violent crime > Gun crime > Guns per 100 residents	0.6 Ranked 158th.	88.8 Ranked 1st. 148 times more than Japan	
Violent crime > Intentional homicide rate	0.35 Ranked 44th.	4.7 Ranked 7th. 13 times more than Japan	
Violent crime > Murder rate	506 Ranked 45th.	12,996 Ranked 9th. 26 times more than Japan	

Fonte: Google Imagens (2022)

Na Figura 18, percebe-se que o Japão possui indicadores criminais melhores que os EUA, tanto em quantidade total de crimes e assassinatos, como em utilização de drogas.

4.6. Resultados Gerais

Os estudos feitos e os dados analisados demonstraram as enormes diferenças entre as capitais brasileiras e as duas capitais de países desenvolvidos.

As cidades de Nova Iorque e Tokyo exemplificam o que é o crescimento vertical, a cidade no país do Japão é o principal exemplo desse modelo de crescimento, pois o país não possui muito espaço territorial, então a única opção é crescer para cima.

Por meio desse modelo, começaram a surgir os mega edifícios, prédios com inúmeros andares de apartamentos e salas comerciais nas porções inferiores.

Como o objetivo deste trabalho é explicar o porquê dessas diferenças e o que cidades brasileiras podem fazer para melhorar seus indicadores de densidade demográfica, economia, transporte, saúde e segurança, foram discutidas possíveis modelos de cidades a serem contempladas no Plano Diretor, visando soluções para que as cidades brasileiras possam seguir exemplos de cidades de países desenvolvidos.

As cidades brasileiras em sua maioria crescem horizontalmente, de forma desordenada e mal planejada o que favorece o surgimento de problemas da sociedade, sendo que a população que mais sofre é a população mais pobre, que mora nas periferias e extremidades da cidade.

Pode-se concluir, por meio dos mapas de densidade demográfica apresentados, que se tem uma grande concentração de pessoas nas regiões extremas, locais onde as Prefeituras não têm interesse em levar estruturas adequadas de saneamento básico, ocasionando a falta de água tratada e esgotos a céu aberto, como pode observado na Figura 19. Os esgotos a céu aberto são as principais fontes de doenças nas periferias, e afetam principalmente as crianças. É um caso de saúde pública necessário a ser considerado.

Abordando o tema de transporte público e trânsito, o Brasil em geral possui uma estrutura de transporte muito precária, com valores exorbitantes, e que não consegue abranger algumas regiões das cidades. Por esse motivo, grande parte da população tem a necessidade de possuir automóvel próprio para locomoção ao trabalho, acarretando assim em um grande volume de veículos nas vias, aumentando o trânsito e o número de acidentes.

Com um Plano Diretor bem elaborado, com o objetivo de seguir os exemplos das cidades que cresceram verticalmente, seria possível trazer a população para as regiões centrais, onde há aparato social, econômico e de saúde, bem melhor que as periferias. Se for possível construir mega edifícios de uso misto, comerciais e residenciais, a oferta de apartamentos melhor localizados aumentaria consideravelmente e o valor do aluguel consequentemente baixaria.

As cidades possuiriam populações mais concentradas, a chance de pequenos comércio, barbearias, pet shops, bares, entre outros negócios, conseguirem se manter abertos, funcionando por vários anos e gerando emprego, seriam maiores. E quando se tem aluguéis

mais baratos, possibilita que o trabalhador brasileiro consiga morar mais próximo do serviço, tendo a possibilidade de ir trabalhar a pé, ou de bicicleta, e comprar os necessários para sua casa em comércios próximos, diminuindo a necessidade de possuir um automóvel que poderia prejudicar o trânsito em geral e o serviço de transporte público.

A segurança no trânsito melhoraria pelo fato da população ter que utilizar mais os motoristas privados, como os táxis, evitando acidentes de trânsito causados por motoristas embriagados.

Considerando ainda a segurança da população, por possuir edifícios com comércios no nível da rua, monitorados por câmeras, fazendo com que os residentes da região pudessem translocar sem medo pelas ruas mais movimentadas, iluminadas, diversas e seguras.

Os olhos da rua são as pessoas que, consciente ou inconscientemente, utilizam o espaço público e/ou costumam contemplá-los de suas casas, exercendo uma vigilância natural sobre o que ali acontece (RENATO, 2010).

5 CONCLUSÃO

Por meio da revisão literária analisada durante a realização deste trabalho, pode-se concluir que o Plano Diretor, quando realizado de maneira participativa e específica para as necessidades reais do município em questão, pode evitar problemas que impactam a população em geral. É incontestável a necessidade de as cidades brasileiras seguirem o Estatuto da Cidade, para que possam crescer de maneira planejada e individualizada, assim como algumas cidades do exterior, que, por meio de Plano Diretores eficientes, alcançaram indicadores urbanos considerados exemplares.

É importante que se debatam ideias sobre a importância e o impacto do Plano Diretor, atraindo mais atenção de todos para os benefícios futuros e os problemas que podem ser resolvidos por meio de um bom planejamento do crescimento da cidade.

6 TRABALHOS FUTUROS

Como objetivo futuro desse trabalho, sugere-se repassar e inserir os assuntos abordados e analisados neste estudo, em planos participativos e políticas educacionais que incluam processos de urbanização em pautas educacionais e debates públicos. Dessa forma, o cidadão brasileiro, incluindo seus representantes políticos, serão aproximados da problemática apresentada, e, assim, instigados a avaliações mais críticas, compreendendo a importância e os impactos positivos que a população pode obter com um Plano Diretor eficientemente elaborado e implementado.

Pode-se buscar a possibilidade de apresentar esse trabalho à Câmara de Vereadores e Prefeitos de Poços de Caldas e de Varginha, além de outras cidades brasileiras, e também um possível contato com o Presidente do Crea-MG, para que esse assunto seja mais abordado politicamente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, R. R. **Segregação Socioespacial**. 2022. Disponível em: <https://www.preparaenem.com/geografia/segregacao-socioespacial.htm>. Acesso em: 24 mai. 2022.
- ARQ.FUTURO. **A cidade e a água**. 2017. Disponível em: <https://arqfuturo.com.br/post/o-urbanista-malaio-liu-thai-ker-participa-de-a-cidade-e-a-agua>. Acesso em: 02 mai. 2022.
- ATLAS. **The Most Dangerous Cities In The World**. 2021. Disponível em: <https://www.worldatlas.com/cities/the-most-dangerous-cities-in-the-world.html>. Acesso em: 16 set. 2022.
- AURUM. **Entenda o que é o Estatuto da Cidade e seus Principais Instrumentos**. 2020. Disponível em: <https://www.aurum.com.br/blog/estatuto-da-cidade/>. Acesso em: 24 fev. 2022.
- BALLESTEROS, L. **La guerra contra las drogas y el verdadero aprendizaje del Milagro de Medellín**. 2010. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20110718010709/http://54pesos.org/2010/05/26/la-guerra-contra-las-drogas-y-el-verdadero-aprendizaje-del-milagro-de-medellin/>. Acesso em: 16 set. 2022.
- BANDA B. **Curitiba tem queda nos assassinatos, mas dois bairros têm mais de 20 mortes no ano**. 2022. Disponível em: <https://www.bandab.com.br/seguranca/curitiba-tem-queda-no-numero-de-assassinatos/>. Acesso em: 14 ago. 2022.
- BARATTO, R. **Como fazer cidades: o modelo de Medellín**. 2013. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-122788/como-fazer-cidades-o-modelo-de-medellin>. Acesso em: 16 set. 2022.
- BIBIANA, D. **Proporção entre carro e habitante em Curitiba é a quarta maior do país**. 2012. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2012/03/proporcao-entre-carro-e-habitante-em-curitiba-e-quarta-maior-do-pais.html#:~:text=De%20acordo%20com%20dados%20do,curitibanos%20para%201.315.305%20ve%C3%ADculos>. Acesso em: 14 ago. 2022.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. **Estatuto da Cidade**. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados. Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, 2002. 11 p.
- BRASIL. Senado Federal. **Estatuto da Cidade**. 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. 102 p.
- CABRAL, G. **Déficit Habitacional**. 2022. Disponível em: <https://www.preparaenem.com/geografia/deficit-habitacional.htm>. Acesso em: 24 mai. 2022.

CALEGARI, D.; PRIETO, I.; MENEZES, M. **Plano diretor: como é feito e para que serve?**. 2017. Disponível em <https://www.politize.com.br/plano-diretor-como-e-feito/>. Acesso em: 24 fev. 2022.

CAMPOS, M. Mundo Educação. **Japão**. 2022. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/japao>. Acesso em: 14 ago. 2022.

CARNEIRO, L. Confira quatro curiosidades sobre a economia dos Estados brasileiros. 2021. Disponível em: [vhttps://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/11/14/confira-quatro-curiosidades-sobre-a-economia-dos-estados-brasileiros.ghtml](https://valor.globo.com/brasil/noticia/2021/11/14/confira-quatro-curiosidades-sobre-a-economia-dos-estados-brasileiros.ghtml). Acesso em: 24 mai. 2022.

CIRINO, A. **Sobre o morro, a céu aberto: história de um bairro popular e de suas escadas rolantes elétricas**. 2019. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/923963/sobre-o-morro-a-ceu-aberto-historia-de-um-bairro-popular-e-de-suas-escadas-rolantes-eletricas>. Acesso em: 16 set. 2022.

CNM - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS. **Estatuto da Cidade completa 19 anos, CNM reforça importância do Plano Diretor**. 2020. Disponível em: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/estatuto-da-cidade-completa-19-anos-cnm-reforca-importancia-do-plano-diretor>. Acesso em: 24 fev. 2022.

CONEYBEARE, M. **New York City Population Density Mapped**. 2014. Disponível em: <https://viewing.nyc/new-york-city-population-density-mapped/>. Acesso em: 31 jul. 2022.

COUNTRY ECONOMY. **Nova Iorque – PIB – Produto Interno Bruto**. 2022. Disponível em: <https://pt.countryeconomy.com/governo/pib/estados-unidos-estados/nova-iorque>. Acesso em: 09 ago. 2022.

CURITIBA. **Curitiba em Dados**. 2022. Disponível em: <http://investcuritiba.com.br/por-que-curitiba/economia/#:~:text=De%20acordo%20com%20o%20IBGE,Agropecu%C3%A1ria%20por%20menos%20de%201%25>. Acesso em: 09 ago. 2022.

DANE. **Boletín Técnico**. 2015. Disponível em: http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/bol_pobreza_14_.pdf. Acesso em: 16 set. 2022.

DIASTER CENTER. **New York Crime Rates 1960 – 2019**. 2020. Disponível em: <https://www.disastercenter.com/crime/nycrime.htm>. Acesso: 14 ago. 2022.

DILLON, L. **Master Planning: Everything You Need To Know**. 2022. Disponível em: <https://www.clearpointstrategy.com/master-planning/>. Acesso em: 19 ago. 2022.

EOS. **5 Consequências da falta de saneamento básico. 2022**. Disponível em: <https://www.eosconsultores.com.br/5-consequencias-da-falta-de-saneamento-basico/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

ESTADO DE SÃO PAULO. **Dados estatísticos do Estado de São Paulo**. 2022. Disponível em: <https://www.ssp.sp.gov.br/estatistica/mapas.aspx>. Acesso em: 14 ago. 2022.

FERNANDES, V. **Turistas começam a voltar a Nova York**. 2021. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/destinos/pesquisas-e-estatisticas/2021/03/turistas-comecam-a-voltar-a-nova-york_180406.html. Acesso em: 19 ago. 2022.

FFLCH. Enciclopédia de Antropologia. **Gentrificação**. 2022. Disponível em: <https://ea.ffe.usp.br/conceito/gentrificacao#:~:text=Em%20sua%20defini%C3%A7%C3%A3o%20primeira%2C%20o,moradores%20de%20rendas%20mais%20elevadas>. Acesso em: 26 de ago. 2022.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Déficit habitacional e inadequação de moradias no Brasil**. 2020. Disponível em: http://novosite.fjp.mg.gov.br/wp-content/uploads/2020/12/04.03_Cartilha_DH_compressed.pdf. Acesso em: 13 set. 2022.

GÓMEZ, M. **Harvard premia urbanismo em Medellín**. 2013. Disponível em: https://www.elcolombiano.com/historico/harvard_premia_urbanismo_en_medellin-FBEC_244054. Acesso em: 16 set. 2022.

HOLANDA, MARINA DE. **Plano Diretor Londres Olímpico: Regeneração Urbana inteligente**. 2012. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-62864/plano-diretor-londres-olimpico-regeneracao-urbana-inteligente>. Acesso em: 30 ago. 2022.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Brasil/São Paulo/São Paulo**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 10 jul. 2022.

IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano diretor**. 2022. Disponível em: <https://ippuc.org.br/plano-diretor>. Acesso em: 31 jul. 2022.

JERRY. **How many cars are in New York?**. 2022. Disponível em: <https://getjerry.com/questions/how-many-cars-are-in-new-york>. Acesso em: 14 ago. 2022.

LING, A. **Pare de usar Paris como exemplo de cidade densa**. 2015. Disponível em: <https://caosplanejado.com/porque-voce-deve-parar-de-usar-paris-como-um-bom-exemplo-de-cidade-densa/#:~:text=A%20cidade%20possui%20cerca%20de,das%20baixas%20alturas%20de%20edifica%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em: 19 ago. 2022.

LINGOPASS. **Conhecendo a população da França**. 2020. Disponível em: <https://cursodefrancesonline.com.br/blog/conheca-mais-sobre-a-populacao-francesa-e-suas-cidades/>. Acesso em: 19 ago. 2022.

MENEZES, C. **Cidade de SP tem 7,4 veículos para cada 10 habitantes, aponta levantamento da CET**. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/cidade-de-sp-tem-74-veiculos-para-cada-10-habitantes-aponta-levantamento-da-cet.ghtml>. Acesso em: 14 ago. 2022.

MPPR - Ministério Público do Paraná. **O que é plano diretor?**. Disponível em: https://urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/O_que_e_plano_diretor.pdf. Acesso em: 24 fev. 2022.

NATIONAL MASTER. **Crime Stats: compare key data on Japan & United States**. 2022.

Disponível em:

<https://www.nationmaster.com/country-info/compare/Japan/United-States/Crime>. Acesso em: 14 ago. 2022.

OECD. **França**. 2022. Disponível em:

<https://www.oecdbetterlifeindex.org/pt/paises/france-pt/#:~:text=O%20dinheiro%2C%20embora%20n%C3%A3o%20possa,de%20US%24%2030.490%20por%20ano>. Acesso em: 19 ago. 2022.

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS. Census 2021. **Population estimates for the UK, England and Wales, Scotland and Northern Ireland, provisional: mid 2019**. 2021.

Disponível em:

[https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/bulletins/annualmidyearpopulationestimates/mid2019#:~:text=London's%20population%20density%2C%20at%205%2C701,region%20\(the%20South%20West\)](https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/populationestimates/bulletins/annualmidyearpopulationestimates/mid2019#:~:text=London's%20population%20density%2C%20at%205%2C701,region%20(the%20South%20West)). Acesso em: 10 jul. 2022.

PENA, R. F. A. **Problemas sociais Urbanos no Brasil**. 2022. Disponível em:

<https://www.preparaenem.com/geografia/problemas-sociais-urbanos-no-brasil.htm>. Acesso em: 24 mai. 2022.

PINHEIRO, O. M. **Plano diretor e gestão urbana**. 2. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração – Universidade Federal de Santa Catarina, 2012. 128 p.

PLANOS DIRETORES. **Como elaborar?** 2022. Disponível em:

http://www.planosdiretores.com.br/como_elaborar.asp. Acesso em: 28 mai. 2022.

PORTAL SANEAMENTO BÁSICO. **Tóquio é uma das cidades que menos desperdiça água no mundo**. 2022. Disponível em:

<https://saneamentobasico.com.br/drenagem/toquio-cidades-que-menos-desperdica-agua/#:~:text=Com%2027%20mil%20quil%C3%B4metros%20de,constante%20fiscaliza%C3%A7%C3%A3o%2C%20%C3%A9%20fundamental%20prevenir>. Acesso em: 14 ago. 2022.

PRADO, C. **Déficit habitacional reflete a desigualdade do país**. Fundação 1 de maio. 2021.

Disponível em:

<https://www.fundacao1demaio.org.br/artigo/deficit-habitacional-reflete-a-desigualdade-do-pais/>. Acesso em: 26 mai. 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **Taxa de homicídios em Curitiba cai 19,6% em um ano, mostra Ipea**. 2019. Disponível em:

<https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/taxa-de-homicidios-em-curitiba-cai-196-em-um-ano-mostra-ipea/51879>. Acesso em 30 ago. 2022.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **O que é o Plano Diretor?**. 2022. Disponível em:

<https://planodiretorsp.prefeitura.sp.gov.br/o-que-e-o-plano-diretor/>. Acesso em: 24 fev. 2022.

QUAL VIAGEM. **4 Curiosidades sobre a História e a Formação do Centro de São Paulo.** Disponível em:

<http://www.qualviagem.com.br/4-curiosidades-sobre-a-historia-e-a-formacao-do-centro-de-sao-paulo/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

REDE EMPRESARIAL CENTRO HISTÓRICO – CURITIBA. **Oficialização | Rede Empresarial Centro Histórico.** 2022. Disponível em:

<https://www.centrohistoricodecuritiba.com.br/um-ano-da-oficializacao-da-rede-do-centro-historico/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

REIS, LUCIANA. **O potencial econômico e inclusivo das periferias.** 2016. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/o-potencial-economico-e-inclusivo-das-periferias/>. Acesso em: 30 ago. 2022.

RENATO. **Segurança nas cidades: Jane Jacobs e os olhos da rua.** 2010. Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acesso em: 13 set. 2022.

REVISÃO DA POPULAÇÃO MUNDIAL. **New York Population 2022.** 2022. Disponível em: <https://worldpopulationreview.com/states/new-york-population>. Acesso em: 10 jul. 2022.

REVISTA EXAME. **Déficit habitacional é recorde no Brasil.** 2019. Disponível em: <https://exame.com/brasil/deficit-habitacional-e-recorde-no-brasil/>. Acesso em: 26 mai. 2022.

REVISTA EXAME. **Veja o mapa que iguala o PIB de estados dos EUA com países.** 2015. Disponível em: <https://exame.com/economia/veja-o-mapa-que-igual-a-o-pib-de-estados-dos-eua-com-paises/>. Acesso em: 09 ago. 2022.

REZENDE, D. A.; ULTRAMARI, C. Plano diretor e planejamento estratégico municipal: introdução teórico-conceitual. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 41, n. 2, p. 255-71, mar/abr. 2007.

SANTOS, A. R. **Os graves problemas de infraestruturas das cidades brasileiras: causa e soluções.** Cartilha Técnica para novos prefeitos e moradores. 2020. Disponível em: https://www.ecodebate.com.br/wp-content/uploads/2020/08/20200828-cartilha_para_novos_prefeitos_e_vereadores.pdf. Acesso em: 24 mai. 2022.

SILVA, R. C. **Economia de São Paulo.** 2022. Disponível em: <https://www.infoescola.com/economia/economia-de-sao-paulo/#:~:text=O%20Estado%20de%20S%C3%A3o%20Paulo%20possui%20uma%20economia%20diversificada%2C%20comp%20osta,servi%C3%A7os%20como%20financeiro%20e%20agropecu%C3%A1rio>. Acesso em: 09 ago. 2022.

STATISTA. **Number of Penal Code offences reported to the police per 100,000 population in Japan in 2020, by crime type.** 2022. Disponível em:

<https://www.statista.com/statistics/1264432/japan-crime-rate-by-offense/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

STATISTA. **Number of registered automobiles in New York in 2016, by type.** 2021.

Disponível em:

<https://www.statista.com/statistics/196061/number-of-registered-automobiles-in-new-york/>.

Acesso em: 14 ago. 2021.

STATISTA. **Number of registered motor vehicles in Tokyo, Japan from 2012 to 2021.**

2022. Disponível em:

<https://www.statista.com/statistics/1191244/japan-number-motor-vehicles-in-use-tokyo/#:~:text=As%20of%20March%2031%2C%202021,3.22%20million%20vehicles%20in%202012.>

Acesso em: 14 ago. 2021.

SUA PESQUISA. **Cidade de São Paulo.** 2021. Disponível em:

https://www.suapesquisa.com/cidadesbrasileiras/cidade_sao_paulo.htm. Acesso em: 09 ago. 2022.

SUA PESQUISA. **Tóquio.** 2020. Disponível em:

<https://www.suapesquisa.com/cidadesdomundo/toquio.htm>. Acesso em: 10 jul. 2022.

TIZZANI, A. **São Paulo tem mais de 24 milhões de carros e motos circulando pelo estado.**

2021. Disponível em:

<https://www.minutomotor.com.br/sao-paulo-tem-mais-de-24-milhoes-de-carros-e-motos-circulando-pelo-estado/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

TODOS OS RUMOS. **Vai viajar?.** 2022. Disponível em:

<https://todososrumos.com/metro-em-tokyo/>. Acesso em: 14 ago. 2022.

TRATA BRASIL. **Curitiba.** 2022. Disponível em:

<https://www.tratabrasil.org.br/pt/saneamento/casos-de-sucesso/curitiba-e-melhor-capital-do-pais-em-saneamento-basico#:~:text=A%20capital%20do%20Paran%C3%A1%2C%20Curitiba,1%25%20do%20volume%20dos%20esgotos.> Acesso em: 14 ago. 2022.

TRATA BRASIL. **São Paulo cada vez mais perto da universalização.** 2022. Disponível em:

<https://www.tratabrasil.org.br/pt/blog-trata/cidades/sao-paulo-cada-vez-mais-perto-da-universalizacao#:~:text=Atualmente%2C%20de%20acordo%20com%20os,da%20m%C3%A9dia%20nacional%20nesse%20quesito.> Acesso em: 14 ago. 2022.

VIVID MAPS. **Income Distribution in New York City.** 2017. Disponível em:

<https://vividmaps.com/income-distribution-in-new-york-city/>. Acesso em: 31 jul. 2022.

WALLACE, A. **Medellín, capital latinoamericana de la innovación.** 2013. Disponível em:

https://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/01/130123_medellin_innovacion_aw. Acesso em: 16 set. 2022.

WALTENBERG, G; NASCIMENTO, H. **São Paulo tem o menor número de homicídios em 21 anos.** 2022. Disponível em:

<https://www.poder360.com.br/brasil/sao-paulo-tem-o-menor-numero-de-homicidios-em-21-anos/#:~:text=O%20n%C3%BAmero%20de%20homic%C3%ADdios%20na,do%20Estado%2C%20revelados%20ao%20Poder360.> Acesso em: 14 ago. 2022.

