



O ESTATUTO DA CIDADE VISTO COMO FERRAMENTA INDUTORA DA SUSTENTABILIDADE URBANA

A.A.Raia Junior; C. D'Andrea

RESUMO

O Estatuto da Cidade-EC é um importante aliado na construção de cidades brasileiras sustentáveis. Esta lei regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal Brasileira. O EC trouxe normas e diretrizes que apresentam um forte enfoque na construção de cidades sustentáveis e com qualidade de vida, obrigando aquelas com mais de 20 mil habitantes a desenvolverem seu plano diretor de desenvolvimento. A metodologia usada é uma pesquisa exploratória e envolve pesquisa bibliográfica com o objetivo de trazer análises de especialistas. Os resultados da análise mostraram que o uso desta ferramenta na gestão e planejamento urbano poderá trazer benefícios visíveis para a melhoria da qualidade de vida urbana, segundo a visão dos especialistas. Os resultados e as análises apresentadas mostraram que o EC tem caráter inovador e avançado, principalmente se considerar a relação com o desenvolvimento urbano adequado, e pode ser forte aliado na construção de cidades sustentáveis no Brasil.

1 INTRODUÇÃO

A Lei Federal nº 10.257/2001, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, estabelecendo diretrizes e normas para a aplicação de importantes instrumentos de reforma urbana, tais como: o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; a desapropriação com pagamentos em Títulos da Dívida Pública; direito de superfície; direito de preempção; a outorga onerosa do direito de construir; a transferência do direito de construir; as operações consorciadas; e o Estudo de Impacto de Vizinhança.

O conjunto de instrumentos – edificação compulsória, IPTU progressivo e desapropriação com pagamentos em títulos da dívida pública - pode representar uma possibilidade de intervir efetivamente no crescimento da cidade, promovendo uma ocupação mais intensa nas áreas onde a infra-estrutura é mais presente e dessa maneira reduzindo a pressão pela urbanização das áreas periféricas, sem infra-estrutura e ambientalmente frágeis. Este combate ao espraiamento significa menores necessidades de deslocamento, otimizando o uso da malha viária e das redes de transporte público (Cymbalista, 2001).

O Estatuto da Cidade pode se constituir num avanço social sem precedentes, e tem por finalidade e objetivo promover o planejamento urbano de forma sustentável. Tem como foco principal a qualidade de vida das pessoas que moram em aglomerados urbanos, e em cidades com mais de 20.000 habitantes, bem como busca a proteção ambiental como forma de melhorar esta qualidade de vida.



Parece haver concordância da maioria dos autores que o EC não é somente mais uma lei dentre as tantas que existem e apenas “dormem no papel”, apesar de algumas opiniões contrárias. Isto pode ser evidenciado pelas manifestações apresentadas a seguir:

- *“EC é uma lei longamente esperada e ansiosamente aguardada por setores e profissionais interessados.”* (Castilho, 2000, p.08);
- *“Tudo indica estarmos diante de mais uma lei admiravelmente progressista, arejada, com vocação democrática, autenticamente preocupada com o futuro de nossas cidades e das novas gerações de moradores...”* (Freitag, 2001, p. D05);
- *“Vejo o instrumento [Estatuto] como uma obra de arte, um sonho...” [a lei] é necessária, ética e justa...”* (Maricato, 2001, p.1);
- *“... pela primeira vez na história brasileira, temos uma regulação federal para a política urbana (...). O Estatuto da Cidade dá respaldo constitucional a uma nova maneira de realizar planejamento urbano”* (Cymbalista, 2001a, p.1);
- *“O EC é fundamental para regular o desenvolvimento urbano com justiça social.”* (Bonduki, 2001, p.A3).
- *“A partir do Estatuto da Cidade o Direito Urbanístico fica vinculado a uma visão ampla do mundo, oposta a individualismo que ainda hoje inspira muitos ramos do direito (como o direito civil). Em outras palavras, a idéia central é que a população tem o direito coletivo a uma cidade sustentável, o que deve implicar à fruição individual das vantagens dela decorrentes”* (Vieira, 2001).

Diante do exposto, o objetivo deste trabalho é o de apresentar uma pesquisa exploratória que envolve levantamento bibliográfico da literatura, com o objetivo de extrair análises e leituras de especialistas que opinam ou abordam aspectos importantes sobre o Estatuto da Cidade como importante ferramenta de planejamento urbano, principalmente, nos aspectos que podem induzir a um crescimento sustentável.

2 A SUSTENTABILIDADE

O conceito de sustentabilidade surgiu a partir da identificação das maiores necessidades de caráter global dos tempos atuais, almejando atender a cada uma delas simultaneamente. Dentre as principais necessidades, tem-se: o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental do ar, da água, do solo, da biodiversidade e a justiça social. Desta maneira, este conceito carrega consigo uma variedade de significados oriundos de interpretações dadas por diferentes autores, ecologistas, engenheiros, urbanistas, e até economistas. De forma simplificada, o significado de sustentabilidade nada mais é do que a capacidade de um sistema de reproduzir-se por um período indeterminado de tempo.

A melhor definição de desenvolvimento sustentável poderia ser aquela apresentada no documento intitulado *Nosso Futuro Comum*, publicado em 1987, também conhecido como *Relatório Brundtland*, no qual desenvolvimento sustentável é concebido como “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades” (UN, 1987).



Uma cidade pode ser considerada sustentável quando ela for capaz de evitar a degradação, manter a saúde de seu sistema ambiental, reduzir a desigualdade social, prover seus habitantes de um ambiente construído saudável, bem como construir pactos políticos e ações de cidadania que permitam enfrentar desafios presentes e futuros (Urban World Forum, 2002). Assim, hoje, só tem sentido em se pensar que o desenvolvimento urbano seja calcado no conceito de sustentabilidade.

A Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, em 1992, aprovou um documento, denominado Agenda 21, que estabelece um pacto pela mudança do padrão de desenvolvimento global para o próximo século. A Agenda 21 Global traduz em ações o conceito de Desenvolvimento Sustentável, "aquele que harmoniza o imperativo do crescimento econômico com a promoção da equidade social e preservação do patrimônio natural, garantindo assim que as necessidades das atuais gerações sejam atendidas sem comprometer o atendimento das necessidades das gerações futuras" (Bezerra & Fernandes, 2000).

Para entender um pouco mais do que se trata o termo "desenvolvimento sustentável", pode-se tomar o conceito apresentado por Bremer (2001). Ele o coloca como sendo o equilíbrio entre os níveis de desenvolvimento e os estoques de recursos naturais, desenvolvimento este que deve dar-se de modo a não prejudicar o ambiente natural ou as gerações futuras.

Bremer (2001) considera as próprias cidades como recursos que necessitam de proteção, e assim, coloca que as possibilidades para o seu planejamento devem ser encaminhadas em busca dessa sustentabilidade. O autor defende, ainda, que não deve ser permitido um decréscimo dos estoques de recursos naturais ao longo do tempo, pois estes apresentam características de irreversibilidade, e que, a igualdade entre as gerações deve ser entendida como crucial ao tema desenvolvimento sustentável, por pressupor a garantia de que a geração seguinte tem o direito de ter acesso mínimo à mesma base de recursos da geração anterior.

3 SITUAÇÃO ATUAL DA MOBILIDADE URBANA BRASILEIRA

A garantia do direito às cidades sustentáveis, dentre outros, presume o direito ao transporte para a presente e as futuras gerações. Direito ao transporte, no sentido de proporcionar a acessibilidade e mobilidade às pessoas, associando os termos acessibilidade e mobilidade tanto aos aspectos espaciais de distribuição de atividades, como às características socioeconômicas da pessoa que realiza o deslocamento.

Para os países em desenvolvimento, a preocupação pode ser direcionada para os grupos que têm sérias restrições de mobilidade, particularmente, os grupos de baixa renda, pela falta de oferta dos sistemas públicos de transportes e, principalmente, pela ausência de recursos nos seus orçamentos para o pagamento das tarifas. Estas, quase sempre, muito elevadas e incompatíveis com os ganhos de grande parcela da população. A constatação é que a mobilidade e acessibilidade estão decaindo rapidamente em grande parte do mundo em desenvolvimento (Raia Jr., 2000).



Raia Jr. & Silva (1999) afirmam que não é suficiente simplesmente oferecer à população uma determinada infra-estrutura urbana, mas é necessário também assegurar a adequação efetiva dos recursos disponíveis às possibilidades do usuário.

A ausência de planejamento, controle do uso e ocupação do solo acaba por deixar que o desenho da cidade seja resultante de forças do mercado, que tendem a investir nas áreas de maior acessibilidade, freqüentemente com graves impactos ambientais.

O crescimento urbano acelerado vem quase sempre acompanhado de um espalhamento urbano, em que os grupos de renda mais baixa vão sendo expulsos para periferia urbana. Como consequência, as viagens desses grupos ficam cada vez mais longas e demoradas, comprometendo assim sua acessibilidade e mobilidade, ou melhor, o direito ao transporte. Agravando o problema, tem-se, de um lado, o crescimento baseado no automóvel, com taxas de viagens por modo motorizado particular cada vez maiores e, de outro, em muitas cidades, devido ao alto custo das passagens do transporte urbano, grande parcela da população com sua capacidade de deslocamento restringida.

As facilidades do uso do automóvel incentivam a expansão urbana. As distâncias aumentam e novas vias são necessárias. As redes de equipamentos públicos - água, esgoto, iluminação, sistema viário, etc. - tornam-se caras. Os ônibus precisam trafegar mais, reduzindo sua rentabilidade. Algumas áreas tornam-se críticas, com o transporte público altamente deficitário. A área urbana aproxima-se da insustentabilidade (Pires et al., 1997).

Deve-se enfatizar que a cada dia fica mais evidente a estreita vinculação existente entre a qualidade de vida de nossas cidades e o tipo de circulação que elas possuem (ANTP, 2000). Lima (2002) acrescenta que quem mais sofre com tudo isso são os pobres, que possuem dificuldades de ter acesso a tudo nas grandes cidades - não têm acesso à terra urbana, à habitação, à infra-estrutura e aos serviços urbanos. Também não têm acesso à segurança nos bairros pobres e favelas - locais onde a criminalidade é grande. Não têm acesso aos transportes públicos de qualidade. Este fato contradiz o direito às cidades sustentáveis, apresentada na primeira diretriz do Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade está sendo considerado como de grande importância para o planejamento urbano e isso ficou demonstrado pelos recentes trabalhos municipais no desenvolvimento de seus planos diretores. Algumas cidades, com administrações mais modernas e avançadas aproveitaram o momento singular preconizado pelo Estatuto e desenvolveram planos diretores que podem ser considerados verdadeiras obras primas. Eles contemplaram o município como um todo e os seus planos de crescimento e desenvolvimento estabeleceram diretrizes abrangentes a todos os subsistemas municipais. Outros municípios, no entanto, não foram além de planos diretores burocráticos e conservadores (Raia Jr., 2007).

4 O EC E A SUSTENTABILIDADE

O Estatuto da Cidade estabeleceu 16 diretrizes gerais para a política de desenvolvimento urbano sustentável, disponibilizando para os municípios e regiões metropolitanas um conjunto de instrumentos que pode ser utilizado para direcionar o desenvolvimento das cidades. Trata-se da garantia do direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à



infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, assim como ao trabalho e ao lazer.

De maneira geral, as diretrizes, de maneira mais ou menos explícita, apontam na direção da construção da sustentabilidade urbana. Neste trabalho, porém, será dada ênfase para aquelas diretrizes do Estatuto que possuem estreita relação com a sustentabilidade urbana. Alguns comentários serão apresentados a respeito de cada uma delas, segundo Brasil (2002).

4.1 Diretriz I

“garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para a presente e futuras gerações”.

O direito à cidade que cada cidadão brasileiro possui está previsto no Estatuto da Cidade, e tem como fonte de origem os princípios constitucionais das funções sociais da cidade e da propriedade, e que dão sustentação à política urbana. Esse propalado direito a cidades sustentáveis está inserido na categoria dos direitos difusos, tal como é o direito ao meio-ambiente. A Constituição Brasileira apresenta como meta fundamental o desenvolvimento urbano e proteger o meio ambiente, ou seja, tornar as cidades brasileiras mais justas, humanas, democráticas e sustentáveis.

A garantia ao pleno exercício do direito à cidade é a diretriz fundamental da política urbana que deve ser implantada nas cidades brasileiras, tendo o ser humano como o centro desta política. O pleno exercício do direito a cidades sustentáveis compreende condições dignas de vida, de exercício pleno da cidadania e os direitos humanos, destacando-se os direitos civis e políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais. Abrange, ainda, a participação na gestão das cidades, viver num ambiente urbano com qualidade de vida, segundo os aspectos social e ambiental (Brasil, 2002).

A correta aplicação do Estatuto da Cidade, um instrumento urbanístico que trata sobre a garantia do direito às cidades sustentáveis, compreendido como direito à moradia, ao saneamento ambiental e aos transportes, dentre outros, para a atual e as futuras gerações, poderá tornar possível se reverter o quadro de caos urbano. Esta realidade torna-se visível quando se analisa a expansão urbana que ocorre de forma descontrolada e torna o homem dependente do automóvel, provocando uma ocupação dispersa e fragmentada.

Para mudar esse quadro, deve-se, segundo MC (2003), incentivar a articulação efetiva entre as políticas públicas de transporte e trânsito e as políticas definidas para as áreas de habitação, desenvolvimento urbano e meio ambiente, com o objetivo de promover um desenvolvimento sustentável que reduza as necessidades de deslocamentos da população.

D’Andrea (2004) afirma que a avaliação do direito à cidades sustentáveis, ao que se refere ao direito ao transporte, está diretamente ligado à garantia de acessibilidade e mobilidade das pessoas e ao uso de modais de transportes mais sustentáveis.

Parâmetros como consumo de energia, aspirações por qualidade de vida, melhores condições de mobilidade, acessibilidade, deslocamentos de pessoas e de bens devem ser



tidos como fundamentais ao se buscar o desenvolvimento urbano sustentável. E o Estatuto dispõe claramente esta visão. O incentivo e a adoção de transportes sustentáveis, tais como os modos a pé, bicicleta, transporte coletivo – ônibus, bonde, VLT, trem, metrô – são caminhos para a construção de cidades com mais qualidade de vida e sustentáveis (D’Andrea & Raia Jr., 2006).

Uma das alternativas para se aproximar da sustentabilidade das cidades é através da adoção da Gestão da Demanda de Transportes (*Transportation Demand Management - TDM*), um termo geral que descreve as estratégias que resultam em um uso mais eficiente da infraestrutura de transportes em uma cidade. Estas estratégias têm sido uma resposta cada vez mais comum para os problemas acarretados pelo uso intensivo dos automóveis no transporte urbano (VTPI, 2003).

Conseguir acessibilidade urbana sustentável é uma etapa essencial para a melhoria global do ambiente urbano e a manutenção da viabilidade econômica das cidades. Para Martins (1999), o transporte deve ser percebido como estratégia de produção urbana e assim ser possível identificar perspectivas de políticas integradoras. Enfim, o direito às cidades sustentáveis, no que diz respeito ao transporte, está diretamente ligado à garantia de acessibilidade e mobilidade das pessoas.

4.2 Diretriz II

“gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”.

Uma gestão urbana democrática pode ser identificada como uma diretriz para o desenvolvimento sustentável das cidades, baseando-se nos preceitos constitucionais da democracia participativa, da cidadania, da soberania e participação popular. Assim, favorecer e incentivar os direitos políticos e a cidadania devem ser uma meta a ser respeitada nos processos de gestão urbana. Essa participação popular somente será respeitada à medida que as classes sociais marginalizadas e excluídas conseguirem pleno acesso à vida política e econômica da cidade. Para ser exercido este direito, impõe-se a capacitação política dos diversos grupos sociais. O resultado dessa participação cidadã contribuirá de maneira significativa para a busca e consolidação da construção de uma cidade sustentável e com melhor qualidade de vida.

Vale a pena citar a grande contribuição do Estatuto da Cidade para implementação de “cidades sustentáveis”, não o advento da lei propriamente dito, mas sim os instrumentos de participação popular e acesso à cidadania nela presentes.

A gestão urbana participativa é considerada, segundo Braga (2001), como um dos pressupostos para a promoção do desenvolvimento sustentável. A Agenda 21 preconiza que as cidades devem “institucionalizar uma abordagem participativa do desenvolvimento urbano sustentável”, bem como “habilitar grupos comunitários, organizações não-governamentais e indivíduos a assumirem a autoridade e a responsabilidade pelo manejo e a melhoria de seu meio ambiente”.



A partir de um outro enfoque, baseado no uso do solo, Ribeiro (2007) afirma que as “políticas urbanas formuladas com base nos princípios e objetivos do Estatuto da Cidade trarão para a cena política os conflitos distributivos entre as frações sociais envolvidas na acumulação patrimonial, para quem a diminuição da escassez relativa do solo urbano pode diminuir a renda urbana, e todos os segmentos populares para quem a reprodução depende estreitamente da equalização das condições urbanas de vida, base para a concretização do preceito constitucional da predominância da função social da cidade e da propriedade em contraposição a sua mercantilização”. Complementa o autor que “serão as camadas populares a base para a constituição de uma nova força política capaz de romper com as amarras que bloqueiam a resolução do conflito distributivo na sociedade brasileira e, assim, a concretização dos ideais de justiça social, democratização e desenvolvimento sustentável”.

4.3 Diretriz IV

“planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.”

O Estatuto entende o crescimento e o desenvolvimento das cidades como um processo que caminha em direção ao equilíbrio social e ambiental. A prática do planejamento urbano, mais do que criar modelos considerados ideais de funcionamento das cidades, precisa abarcar os conflitos e operar de forma a corrigir a falta de equilíbrios dos mais diversos tipos causados pela urbanização. Com esta visão, precisa atuar buscando um entendimento integrado do desenvolvimento urbano e econômico, considerando as relações entre as regiões urbanizadas e aquelas que sofrem sua direta influência.

4.4 Diretriz V

“oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.”

A necessidade de estabelecer uma política de investimentos públicos, baseada na equidade e universalização do acesso aos serviços e equipamentos públicos, ajuda a evitar a concentração da oferta de serviços e equipamentos públicos em apenas algumas áreas da cidade. A diretriz V pressupõe, adicionalmente, o rompimento com paradigma de homogeneidade de padrões urbanísticos, que sejam desconformes com as concretas condições dos territórios que são, de outro modo, distintas conforme as condições ambientais e históricas específicas, contribuindo para a sustentabilidade das cidades.

4.5 Diretriz VIII

“Adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência”

Esta diretriz traz o entendimento sobre o direito às cidades sustentáveis, como um dos princípios norteadores da política urbana. A sustentabilidade, na forma abordada pela



diretriz VIII, é compreendida em seu mais amplo aspecto, indo além da idéia do equilíbrio ambiental, incorporando as dimensões econômicas e sociais.

4.6 Diretriz XII

“proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico.”

Esta diretriz faz alusão à proteção ao patrimônio, segundo suas diversas dimensões, como parte do direito às cidades sustentáveis, e que deve ser assegurada pelos mais distintos instrumentos urbanísticos.

O Estatuto da Cidade, segundo Braga (2001), reforça os princípios ambientais da atividade econômica presentes desde a Constituição Federal e inova ao incorporar o conceito de cidades sustentáveis. Este conceito consolidou-se a partir da segunda Conferência das Nações Unidas sobre Assentamentos Humanos - Habitat II, realizada em 1996, na cidade de Istambul (Turquia). A Habitat II resultou em uma Agenda que propunha uma nova perspectiva de abordagem das questões urbanas que aponta para a possibilidade de um desenvolvimento urbano sustentável.

A aprovação do Estatuto da Cidade marca nova etapa na política urbana brasileira, completando um ciclo que se iniciou em 1977. Esses 30 anos caracterizaram-se por intensa discussão sobre a questão urbana brasileira, fazendo emergir projetos alternativos de intervenção e atores sociais comprometidos com os ideais de cidade justa, democrática e sustentável (Ribeiro, 2007).

5 O PLANO DIRETOR

Os Planos Diretores-PD para municípios com população acima de 20 mil habitantes se tornaram obrigatórios pela Constituição Federal, de 1988, e o Estatuto reafirma essa diretriz, tornando-o um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. O PD se tornou instrumento obrigatório para esses municípios, além daqueles localizados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas, áreas de interesse turístico e em áreas sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental.

Obrigados pelo Estatuto da Cidade, ou não, é desejável que todos os municípios brasileiros conheçam a sua realidade, que se dediquem a reduzir as desigualdades, a prevenir a degradação ambiental, a melhorar a qualidade de vida e a buscar o pleno desenvolvimento sustentável de suas potencialidades.

Elaborar e aprovar o Plano Diretor sempre é providência indispensável para implementar a maioria dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade. Os Planos Diretores devem abordar o conceito de mobilidade urbana sustentável, como importante fator para o desenvolvimento das cidades, que pode ser aplicado independentemente do seu porte, considerando-se a diversidade dos municípios brasileiros, pois possui valores que podem ser considerados universais. A ação do poder público para garantir a mobilidade urbana sustentável deve considerar todo o espaço público onde há circulação de pessoas, que envolve as áreas de pedestres e as vias, evitando intervenções parciais. Duas frentes de trabalho são necessárias para desenvolver e implementar esse conceito: i) intervir no



espaço já construído; ii) adotar diretrizes e princípios da mobilidade urbana sustentável nas áreas de expansão urbana.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para ratificar a importância do Estatuto da Cidade enquanto instrumento que voltado à construção de cidades sustentáveis, vale a pena citar o pensamento de Wolff (2007), quando afirma com muita propriedade que a

“proposta inédita de agregar valores impregnados de justiça, democracia e solidariedade, insere-se em um contexto de barreira à imobilidade e à inércia, representando um marco fundamental de conscientização e mudanças de comportamento a médio e a longo prazos à disposição de todo cidadão brasileiro. Aliando a busca permanente do desenvolvimento urbano em bases sustentáveis ao esforço contínuo de instauração da justiça social e ambiental nas cidades, o Estatuto opõe-se à destruição do ambiente e ao aviltamento do homem, o que representa um imenso desafio para o País e suas instituições. A variável ambiental perpassa o Estatuto da Cidade, mas o “matiz verde” que se pretende aqui ressaltar é aquele da esperança, que não será vã se houver mudança efetiva de comportamento de cada um em relação ao seu meio. O novo ambiente urbano que se propõe, é aquele ‘construível’ a partir de atitudes mais justas, solidárias, democráticas, e, a Lei nº. 10.257 de 2001, instrumento de excelência para essa transmutação, coloca meios fundamentais à disposição do cidadão para que este busque a satisfação de suas necessidades urbanas fundamentais, mas também ecológicas, sociais, culturais, econômicas...”

Coelho (2007) confirma que o EC “é um importante instrumento para a implementação de um novo modelo de desenvolvimento econômico e social que seja verdadeiramente sustentável”. E também Silva & Loch (2002), “o Estatuto da Cidade é um instrumento legal para os municípios estabelecerem uma gestão territorial urbana, que possa efetivamente promover o bem-estar social e a sustentabilidade ambiental preconizada para as cidades sustentáveis”. São enfáticos D’Andrea & Raia Jr. (2006) na afirmação: “aos planejadores urbanos, de transportes e de circulação não cabe outra alternativa, se realmente estiverem preocupados com o crescimento sustentável das cidades, senão a efetiva adoção do Estatuto como ferramenta eficiente e eficaz para o tratamento dos sérios problemas urbanos que assolam o Brasil”.

Este trabalho é parte de uma pesquisa mais abrangente que deverá apresentar, nas etapas posteriores, os resultados obtidos a partir de pesquisa sobre a implementação efetiva do Estatuto da Cidade, principalmente considerando as etapas já empreendidas para o desenvolvimento e aprovação dos Planos Diretores, nas cidades brasileiras. Assim, poder-se-á comprovar a efetividade do Estatuto na produção de diretrizes e promoção de resultados que contemplem a sustentabilidade urbana.

7 REFERÊNCIAS

Bezerra, M.C.L. e Fernandes, M.A. (2000) **Cidades Sustentáveis**: subsídios à elaboração da agenda 21 brasileira. Ministério do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Consórcio Parceria 21-IBAM-ISER-REDEH, Brasília.

Bonduki, N. **O Estatuto da Cidade**, Folha de São Paulo, 09 Julho de 2001.



Braga, R. (2001) Gestão ambiental no Estatuto da Cidade: alguns comentários. in P.F. Carvalho e R. Braga (orgs.) **Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias**, LPM/Deplan/UNESP, Rio Claro. 111-119.

BRASIL (2002) **Estatuto da cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2ª Ed. Câmara dos Deputados, Brasília.

Bremer, U.F. (2001) **Rumo às cidades sustentáveis**. Texto referencial para discussão durante IV CNP – Congresso Nacional de Profissionais. CONFEA. .

Castilho, J.R.F. (2000) Algumas observações sobre o Estatuto da Cidade. in P.F. Carvalho e R. Braga (orgs.) **Estatuto da Cidade: política urbana e cidadania**, LPM/Deplan, Rio Claro, 8-15.

Cymbalista, R. (2001) **Estatuto da Cidade**. Dicas Instituto Pólis: idéias para ação municipal, n.181. Instituto Pólis. Disponível em: <http://www.polis.org.br/publicacoes/artigosemanal.html>. Acessado em 12 dez 2002.

Coelho, J.E.L. (2007) **Significações do Estatuto da Cidade no Contexto Municipal e Perspectivas no Desenvolvimento Regional**. NADRI - Núcleo de Ações Pró Desenvolvimento Regional Integrado, Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões-URI Campus de Santiago. Disponível em: <http://www.urisantiago.br/nadri/>. Acesso em: 17.5.2007.

D'Andrea, C. (2004) **O Estatuto da Cidade e os Planejamentos de Transporte e de Circulação**. São Carlos. 151p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana), Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

D'Andrea, C. e Raia Jr., A.A. (2006) O Estatuto da Cidade e os planejamentos de transporte e de circulação. **Revista dos Transportes Públicos**, (111), 93-102.

Freitag, B. (2001) **O novo Estatuto da Cidade**. Jornal Correio Braziliense, 26 ago de 2001.

Lima, P.R. (2002) **Uma análise dos parâmetros de uso e ocupação do solo na promoção da sustentabilidade urbana**. 2002. Dissertação (Mestrado em Tecnologia), PPGTE, CEFET-PR, Curitiba.

Maricato, E.A. (2001) **Favela vem de cima**. Disponível em https://www.caixa.gov.br/urbanizacao/caixacidade/gestao_urbana_links.asp. Acessado em 12 dez. 2002.

Martins, J.A. (1999) Globalização, Auto-sustentabilidade e planejamento de transportes urbanos in CNT e ANPET (orgs) **Transporte em Transformação II: Problemas e soluções dos transportes no Brasil**, Makron Books, São Paulo.

MC (2003) Coletânea para Leitura (documento interno). Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, Brasília.

Pires, A.B. et al. (1997) **Transporte Humano: cidades com qualidade de vida**, Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo.



Ribeiro, L.C.Q. (2007) **Direito à Cidade e a Segregação Residencial**: desafios do Estatuto da Cidade. Observatório das Metrôpoles. Disponível em: <http://www.observatorioseguranca.org/publicacoes.htm>. Acesso em: 30 mai 2007.

Raia Jr., A.A. (2000) **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. São Carlos. 2000. 202 p. Tese (Doutorado em Transportes), Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

Raia Jr, A.A. (2007) Estatuto da Cidade, in A. Mendonça *et. al.* (orgs.). **Trânsito no Brasil: avanços e desafios**. 1 ed. ANTP e FENASEG, São Paulo, 186-190.

Raia Jr., A.A. e Silva, A.N.R. (1999) O crescimento, o transporte e a iniquidade das cidades de países em desenvolvimento. **Actas del IX Congreso Chileno de Ingenieria de Transporte**, Ministério del Transporte, Santiago do Chile, Chile, 175-186.

Silva, C.A.M. e Loch, C. (2002) O Estatuto da Cidade: considerações acerca da gestão territorial urbana. **Anais do Congresso Brasileiro de Cadastro Técnico Multifinalitário**, UFSC, Florianópolis, Brasil, 1-12.

Urban World Forum (2002) **Report of the first session of the World Urban Forum**, United Nations Human Settlements Program, Nairobi.

UN (1987) **Report of the World Commissions on Environment and Development "Our Common Future"**, United Nations, General Assembly.

Vieira, R.S. (2001) Desafios à realização do estatuto da cidade: o exercício da democracia rumo à maioria social. **Anais do I Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**, ANPPAS, Indaiatuba.

VTPI (2003) **Congestion reduction strategies**: identifying and evaluating strategies to reduce traffic congestion, Victoria Transport Policy Institute.