

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE

PLANOS DIRETORES E (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO
URBANO NO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA: A PRODUÇÃO DA
CIDADE E SUA REGULAÇÃO LEGAL

ÉDER PEREIRA PORTO

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: URBANISMO, HISTÓRIA E ARQUITETURA DA
CIDADE

LINHA DE PESQUISA: CONFIGURAÇÕES REGIONAIS, PLANEJAMENTO URBANO
E MEIO AMBIENTE

FLORIANÓPOLIS

2008

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE**

**PLANOS DIRETORES E (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO
URBANO NO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA: A PRODUÇÃO DA
CIDADE E SUA REGULAÇÃO LEGAL**

ÉDER PEREIRA PORTO

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU - Cidade da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Área de Concentração: Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

Linha de Pesquisa: Configurações Regionais, Planejamento Urbano e Meio Ambiente

Orientador: Professor Dr. Lino F. Bragança Peres

**FLORIANÓPOLIS
2008**

PLANOS DIRETORES E (RE) PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA: A PRODUÇÃO DA CIDADE E SUA REGULÇÃO LEGAL

ÉDER PEREIRA PORTO

FOLHA DE APROVAÇÃO

A Dissertação, intitulada “Planos Diretores e (Re)produção do espaço urbano no município de Criciúma: a produção da cidade e sua regulação legal”, de autoria de Éder Pereira Porto, foi submetida a processo de avaliação conduzido pela Banca Examinadora instituída pela Portaria N 040/PGAU-Cidade/08, para a obtenção do título de Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, tendo sido aprovada em sua versão final em 17 de dezembro de 2008, em cumprimento às normas da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, “PGAU-Cidade”, ser assinada pela Banca Examinadora (Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres, Presidente (orientador); Membro, Dr. Nelson Popini Vaz; Membro Dra. Maria Inês Sugai e Membro Externo Dr. Luiz Fernando Scheibe (Membro Suplente) e Coordenação do PGAU-Cidade (Gilcéia Pesce do Amaral e Silva. Coord.).

Dr. Almir Francisco Reis

Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

APROVADA PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 17/12/2008

Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres (Presidente - Orientador - UFSC)

Prof. Dr. Nelson Popini Vaz (Membro)

Profª Dra. Maria Inês Sugai (Membro)

Prof. Dr. Luiz Fernando Scheibe (Membro Externo)

Ao incentivo, carinho, amor e paciência em todos os momentos desta caminhada, recebido de meus pais, Manoel Valdemar Porto e Dalziza Pereira Porto, aos quais dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

A Deus por iluminar meus caminhos e me dar proteção e força nesta trajetória para alcançar a realização deste trabalho.

À Universidade do Federal de Santa Catarina e ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação “Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade” por disponibilizarem o Curso de Mestrado e acreditarem na minha vontade em realizá-lo.

Aos Professores do Programa pelos conhecimentos transmitidos e, em especial, ao Professor Lino Fernando Bragança Peres pela orientação e aprendizado oferecido ao longo desta pesquisa.

Aos Colegas do Mestrado pelo carinho amizade e solidariedade.

Aos amigos e colegas profissionais da Prefeitura Municipal de Criciúma e da Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano – CODEPLA por estarem sempre prontos e dispostos em contribuir, de alguma maneira, para o enriquecimento deste trabalho. Em especial, ao arquiteto Giuliano Elias Colossi, à arquiteta Tânia Barcelos, à Renata Brunel Guedim, à engenheira Ivanete Vieira e seus estagiários e ao engenheiro Gelson Firmino, que sempre demonstraram interesse, preocupação e dedicação em participar na contribuição desta pesquisa.

Aos colegas profissionais que me concederam as entrevistas e as informações, que foram de fundamental importância na documentação histórica acerca dos Planos Diretores de Criciúma e na construção deste trabalho.

À minha namorada Patrícia Setúbal de Souza, por todo o auxílio paciência, tolerância e companheirismo, e à sua família pelo afeto, carinho e apoio durante minhas estadas em Florianópolis.

À minha família, que esteve sempre presente em minha vida, compartilhando minhas alegrias e tristezas. Ao apoio e compreensão de minha irmã Élina.

“[...] Por trás da cortina que avistam,
desenrola-se meu verdadeiro caminho. Mas dele
sei tão pouco quanto qualquer um de vós”.

(Lya Luft)

PORTO, Éder Pereira. **Planos Diretores e (re)produção do espaço urbano no município de Criciúma**: a produção da cidade e sua regulação legal. 2008. Dissertação (Mestrado em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, PGAU-Cidade), UFSC, Florianópolis, 225p. Orientador: Prof. Dr. Lino Fernando Bragança Peres, Linha de Pesquisa: Configurações Regionais, Planejamento Urbano e Meio Ambiente.

RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo apreender a participação dos planos diretores do município de Criciúma na construção da cidade. Para tanto, este trabalho demonstrará como se deu a transformação sócio-espacial de Criciúma desde o seu período colonial, de base econômica agro-pastoril, até a situação atual, dando um panorama geral do crescimento urbano e enfocando o período da mineração desde a sua gênese, o seu auge e o seu declínio. A espacialização desse processo de crescimento da cidade, através de mapas, foi imprescindível para a percepção da expansão e a forma urbana tomada pela cidade, fundamentais para traduzir espacialmente a história de sua urbanização. Esta representação gráfica será a base para que se compreendam os planos diretores, já que estes também têm como importantes instrumentos para expor a sua proposta, os mapas de uso e ocupação do solo, indispensáveis instrumentos para o seu entendimento. Isso fará com que este trabalho tenha os mapas como apoio para a sua leitura e o entendimento das relações entre espaço urbano e plano. Os planos diretores foram contextualizados sobre a construção histórica da cidade, e pode-se dizer que o plano diretor do ano de 1973, o qual se considera o primeiro plano diretor da cidade, foi implantado já sobre uma estrutura urbana definida, totalmente envolvida pelos principais agentes e que tem o capital industrial e o imobiliário como os principais moduladores da sociedade e do espaço. Com a leitura dos planos e análise desses, com base em seus mapas, pôde-se observar o grau de ligação da legislação urbana e das diretrizes, com a produção urbana, e como o plano para a cidade vem, desde o início, refletindo a diferenciação social no território. Observamos, no decorrer das análises entre a expansão urbana, a produção de loteamentos e as zonas de expansão proposta nos planos, ou entre as legislações em diferentes períodos, a exemplo das leis de parcelamentos do solo e leis de uso do solo e a apropriação do espaço urbano de fato, como os planos diretores apesar de apresentarem idéias pertinentes para a consecução de uma cidade sustentável não deram conta de aplicá-las, tratando de atender principalmente a uma minoria dominante da cidade.

Palavras chave: Plano diretor-Criciúma; Expansão urbana-Criciúma; Legislação urbana.

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to learn about the role of the urban master planning of the city of Criciúma in the building of the city. As for that, this work proposes to demonstrate how the socio-spatial transformation of the City of Criciúma took place since its colonial days, from an economy based on agropastoralism to its current situation. In addition to that, it will show a general panorama of the urban growth with an emphasis on its mining period since its early days, heights and decline. The spatialization of the city growth process through maps was fundamental to the perception of its expansion and urban aesthetics. It was equally vital for the spatial translation of the history of its urbanization. The understanding derived from the graphic representation will serve as the foundation to the comprehension of its urban master planning. Furthermore, a graphic representation has got important instruments to elicit its proposition, which are maps for the use and occupation of the land; indispensable to its understanding. It is expected that this observation will aid this work with the right maps to support its reading and the understanding of the relationships between the urban space and the plan. The research took into consideration the different historic stages of the development of the city for analysis of the urban master plan. It can be said that the urban master plan of 1973, considered to be the first in the city, was already implemented upon a defined urban structure fully embraced by its main agents, having the industrial and real state capital as main influences in shaping society and the landscape. Based on readings and analysis of the plans and maps, it can be observed the degree of connectivity between the urban legislation, its guidelines and urbanization. Equally so, how the city planning reflected the social differences in the territory right from the beginning. An analysis was conducted between the urban expansion, the division of plots and the zones of expansion proposed by the plans. Another analysis had as its basis the legislation in different periods. These analyses demonstrated that despite the fact that the urban master planning have presented ideas pertaining the sustainable development of the city, they did not fulfil its premises, instead they succumbed to the demands of the city's domineering minority.

Key Words: Urban master planning-Criciúma; Urban expansion-Criciúma; Urban law.

LISTA DE ABREVIATURAS

AMREC	Associação dos Municípios da Região Carbonífera
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social
CBCA	Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá S/A
CODEPLA	Companhia de Desenvolvimento Económico e Planejamento Urbano
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
EFDTC	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
PBDEE	Plano Básico de Desenvolvimento Económico Ecológico
SOTELCA	Sociedade Termelétrica de Capivari
UNESC	Universidade do Extremo Sul Catarinense
UTE	Usina Termelétrica de Capivari
ZRE	Zona Residencial Exclusiva
ZRP	Zona Residencial Predominante

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Vista aérea de Criciúma (2001)	22
Figura 2 - Vista panorâmica da área central da cidade de Criciúma - 2005	23
Figura 3: Área urbana da região de Criciúma	64
Figura 4 - Bacia do Rio Criciúma - 1956	139
Figura 5 - Bacia do Rio Criciúma - 1976	140
Figura 6 - Bacia do Rio Criciúma - 2002	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Loteamentos licenciados - 1950 a 2003	81
Gráfico 2 - Loteamentos e desmembramentos licenciados - 1950 a 2003	129

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização do Município de Criciúma	21
Mapa 2 - Núcleo inicial São José de Cresciuma e a estrutura fundiária colonial	68
Mapa 3 - Núcleo inicial São José de Cresciuma	69
Mapa 4 - Concentração das minas até a década de 40	70
Mapa 5 - Expansão urbana até 1957	72
Mapa 6 - Expansão urbana entre 1957 -1978	77
Mapa 7 - Expansão urbana entre 1978 a 2000	84
Mapa 8 - Mapa de distribuição de renda individual	87
Mapa 9 - Áreas ocupadas irregularmente	91
Mapa 10 - Plano de 1957 e localização da abrangência no município	96
Mapa 11 - Plano Diretor de 1973	104
Mapa 12- Plano Diretor de 1984	109
Mapa 12 a - Plano de 1984 e as alterações legais durante a vigência	110
Mapa 13- Plano Diretor de 1999	112
Mapa 13a - Plano Diretor de 1999 e as alterações legais durante a vigência	113
Mapa 14- Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 73 sobre o território do município	116
Mapa 15- Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 84 sobre o território do município.	124
Mapa 16 - Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 99 sobre o território do município	127
Mapa 17 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município	132
Mapa 18 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município	134
Mapa 19 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município	136
Mapa 20 - Índices de ocupação-proposta Plano Diretor de 1984	180
Mapa 21-Índices de ocupação-proposta Plano Diretor de 1999	188
Mapa 22 - Edificações existentes acima de 5pvtto e Zoneamento do plano de 99 para edificações acima de 8pvtto com índice de ocupação a partir de 2	192

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Renda per capita por região administrativa	88
Tabela 2- Situação das áreas ocupadas irregularmente	92

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	24
1.1 O CAPITALISMO E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO	24
1.2 O ESTADO CAPITALISTA E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	31
1.3 AS FORMAS DE CONHECIMENTO URBANO: URBANISMO, PLANEJAMENTO URBANO E ZONEAMENTO	37
1.4 AS “APROPRIAÇÕES” DOS PLANOS À CIDADE - ANTECEDENTES HISTÓRICOS ..	41
1.5 BREVE HISTÓRICO DA REGULAMENTAÇÃO URBANÍSTICA NO BRASIL: A RELAÇÃO COM A CIDADE E A SOCIEDADE	49
CAPÍTULO 2 - CRICIÚMA: DO ESPAÇO REGIONAL AO URBANO	53
2.1 CICLOS ECONÔMICOS NO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA	53
2.2 O ESPAÇO REGIONAL E A POLARIZAÇÃO DE CRICIÚMA	59
2.3 A FORMAÇÃO URBANA EM CRICIÚMA	65
2.3.1 Período até 1957	65
2.3.2 Período 1957-1978	75
2.3.3 Período: 1978-2000	83
CAPÍTULO 3 - OS PLANOS DIRETORES DE CRICIÚMA	94
3.1 PLANO DE 1957	94
3.2 PLANO DIRETOR DE 1973	99
3.3 PLANO DIRETOR DE 1984	105
3.4 PLANO DIRETOR DE 1999	108
3.5 ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE OS PLANOS DIRETORES DE 1973, 1984 E 1999	114
3.5.1 Parcelamento do solo, expansão e regulação urbana	114
3.5.2 As leis de Parcelamentos	137
3.5.2.1 Lei dos Conjuntos Residenciais	147
3.5.3 Zoneamento, Uso e Ocupação do solo	149
3.5.3.1 Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor de 1973	149
3.5.3.2 Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor de 1984	161
3.5.3.3 Zoneamento, uso e ocupação do solo do Plano Diretor de 1999	182
3.5.4 Áreas Verdes e ambiente natural	199

CONCLUSÃO	213
REFERÊNCIAS	223
ANEXOS	227

INTRODUÇÃO

Ao longo da história, o sucesso do planejamento urbano está sendo atribuído aos planos diretores, que são vistos como poderosos instrumentos para resolver os problemas das cidades, sejam eles de ordem social, cultural, ambiental ou econômica. Esse fato dá a idéia de que deficiências urbanas, ligadas a transporte, educação, saúde, poluição, deveriam ser resolvidas pelos Planos Diretores, que teriam a capacidade de solucionar a cidade, dando o direito e acesso a ela, de maneira igual entre a sociedade. Porém, os problemas urbanos, referentes às mais variadas situações, que possam ocorrer no dia-a-dia de uma cidade, muitas vezes, são agravados pelo plano diretor. Percebe-se, então, a fragilidade desse instrumento em tratar a cidade e os seus cidadãos. O tempo passa, os problemas mudam e também persistem enquanto, a cidade se degrada, e os planos não correspondem. E, então, qual será a solução?

Dentro desse quadro preestabelecido, qual o futuro papel das políticas públicas? Qual a função dos planos diretores? Queira-se ou não, os planos diretores proíbem, limitam e dizem quase sempre o que não fazer e, mesmo assim, ainda são falhos, visto que isso apenas vale para a parte com menor poder da sociedade, não havendo o mesmo efeito quando a questão envolve a classe dominante. De que maneira pode-se, efetivamente fazê-los interferir intencionalmente na produção da cidade, atendendo às necessidades das classes em geral, conciliando-as, cada vez mais, a fim de conseguir um espaço urbano mais democrático? Estaria a aplicação desses planos diretores representando um planejamento urbano ou atendendo aos imediatismos?

O desenvolvimento deste trabalho de pesquisa teve em vista a construção do conhecimento acerca dessas questões das cidades, com o propósito de se poder refletir, com maior profundidade uma inquietação que vem sendo crescente, a cada momento em que se pensa o presente e o futuro do Planejamento Urbano no Município de Criciúma. Convive-se entre problemas urbanos que vem se agravando diariamente, demonstrando-se indiferentes à regulação urbana e resistente ao que propõe o plano diretor.

Esta dissertação tem como objetivo principal conhecer a relação existente entre a produção da cidade de Criciúma e a sua regulação legal, a fim de colocar, à prova, o processo de produção e a aplicabilidade dos planos diretores, no decorrer da história no município de Criciúma, situado na região sul do Brasil, mais precisamente ao sul do estado de Santa Catarina, cerca de 190 km da capital Florianópolis.

A dissertação apresenta, basicamente, as análises sobre a expansão urbana da cidade, a comparativa entre os planos diretores, realizados em 1957, 1973, 1984 e 1999, e a análise entre a expansão urbana e os planos, contextualizando-os na história da produção e reprodução do espaço da cidade. A maior parte da análise se centrará no estudo analógico dos Planos Diretores de 1973 e 1984. Ao fim deste trabalho pôde ser constatado que o plano diretor de 1973 apresentava uma proposta de uma diretriz geral a cidade com uma visão de conjunto, apesar de ser mais restrito, comparado aos planos seguintes. O ideário deste plano tem características marcantes direcionadas ao bem coletivo. Esta característica foi gradativamente se perdendo com o tempo, onde tal coletividade foi dando lugar a individualidade dos interesses privados que legalmente toma conta a partir do Plano de 1984 prolongando-se até o momento atual.

Para se chegar a esta leitura final, foi necessária uma visão fora do contexto local, requerendo um estudo das questões aqui abordadas dos pontos de vista regional, nacional e mundial. A dissertação apresenta, basicamente, as análises sobre a expansão urbana da cidade, a comparativa entre os planos diretores, realizados em 1957, 1973, 1984 e 1999, e a análise entre a expansão urbana e os planos, contextualizando-os na história da produção e reprodução do espaço da cidade. A maior parte da análise se centrará no estudo analógico dos Planos Diretores de 1973 e 1984. Ao fim deste trabalho pôde ser constatada que o plano diretor de 1973 apresentava uma proposta de uma diretriz geral a cidade com uma visão de conjunto, apesar de ser mais restrito, comparado aos planos seguintes. Este plano tem características marcantes direcionadas ao bem coletivo. Esta característica foi gradativamente sendo se perdendo com o tempo, onde tal coletividade foi dando lugar a individualidade dos interesses privados que legalmente toma conta a partir do Plano de 1984 prolongando-se até o momento atual. Para se chegar a esta leitura final, foi necessária uma visão fora do contexto local, requerendo um estudo das questões aqui abordadas dos pontos de vista regional, nacional e mundial.

São partes integrantes do processo de pesquisa:

- a busca bibliográfica em livros, artigos, teses e dissertações, que deu subsídio para o desenvolvimento dos assuntos abordados;

- o levantamento histórico das leis urbanísticas até as leis vigentes necessárias à investigação nas esferas federal, estadual e municipal. Salienta-se que as leis mais específicas e fundamentais para o desenvolvimento do trabalho foram colocadas em anexo, e as demais encontram-se no site da câmara de vereadores de Criciúma ou diretamente nos arquivos da Prefeitura Municipal. No que se refere às leis federais citadas, essas são facilmente encontradas

na rede mundial de computadores, Internet.

- entrevista com os técnicos envolvidos no planejamento urbano e na elaboração dos planos diretores;

- os levantamentos de dados e mapas que permitiram a representação mais detalhada do processo de expansão urbana e a reconstrução das propostas dos planos nos mapas. Um dos grandes desafios fica por conta da elaboração desses mapas, resultantes de um intenso e incessante processo de busca de informação, construção e reconstrução. A base para a reconstrução dos mapas dos planos de 1957, 1973, 1984 e o mapa dos parcelamentos do solo dependeu de levantamentos e montagens fotográficas digitais, para possibilitarmos uma base cartográfica informatizada, permitindo o trabalho auxiliado por computação, bem como o georeferenciamento desses mapas sobre os atuais do banco de dados da prefeitura.

O Capítulo I apresenta a “Fundamentação Teórica”, onde se discorre a respeito da sociedade e do espaço, a fim de complementar e fundamentar, conceitualmente, as questões ligadas à urbanização relativa à cidade de Criciúma. Com isso, visa-se a dar um panorama geral, no que diz respeito à história da cidade e a seu entendimento, que, por sua vez, será complementada com a análise da cidade e do estado capitalistas. Esses conceitos são de fundamental importância para o entendimento da regulação da cidade, que será abordada mais diretamente no item “As apropriações dos planos à cidade - antecedentes históricos”. Finaliza-se este capítulo com uma breve abordagem sobre o histórico da regulamentação urbanística no Brasil: a relação com a cidade e a sociedade.

O Capítulo II apresenta, em sua primeira parte, os “Ciclos Econômicos no Município de Criciúma”, onde serão abordadas as políticas públicas e as conseqüências da ostentação de economia no município. Discorrer-se-á a respeito dos modelos econômicos locais, bem como a contextualização de suas etapas tendo em vista, historicamente, a economia política regional e a nacional. Esse capítulo possibilita a melhor compreensão dos efeitos sócio-espaciais no território do município e da região, que serão tratados no capítulo seguinte.

Em sua segunda parte, o Capítulo II tem como intuito principal demonstrar a estruturação urbana da cidade e tratá-la como o próprio título define: “Criciúma: do espaço regional ao urbano”. Primeiramente, no item “O espaço regional e a polarização de Criciúma”, vamos contextualizar histórica, política e economicamente a cidade na região sul do estado de Santa Catarina, bem como a estruturação espacial da região, mais precisamente a região carbonífera de Criciúma. No item “A Formação urbana em Criciúma”, discorrer-se-á sobre a estruturação urbana da cidade,

propriamente dita, onde será espacializado o processo histórico no território, através de mapas. O processo será apresentado em três períodos, com apoio dos respectivos mapas. Tentou-se desenvolver, a partir da reunião de várias informações, dados e pesquisas anteriores acerca da urbanização da cidade, uma apresentação que fosse perceptível graficamente. A exposição do processo de estruturação urbana é de suma importância para as análises posteriores, referentes aos planos diretores.

O Capítulo III trata de “Os Planos Diretores de Criciúma”. Primeiramente, serão apresentadas e lidas as propostas dos planos individualmente. Nos itens seguintes, as propostas dos planos serão analisadas sobre o espaço urbano. Analisar-se-ão três aspectos comuns entre os planos e inerentes à questão urbana, no caso de Criciúma. Com isso serão, definidos temas, como a “Expansão Urbana e Parcelamento do solo” e o “Zoneamento e Uso e ocupação do solo”, que incluirá um subitem: “Áreas verdes e preservação do meio ambiente”. No tema Expansão Urbana e Parcelamento do Solo, serão, primeiramente, analisados as propostas de expansão de cada plano e os parcelamentos licenciados na prefeitura antes, durante e após as vigências sobre a expansão urbana. No decorrer da análise, a expansão urbana será analisada com maiores detalhes através de outras abordagens não expostas no item que trata da formação urbana no capítulo II. A expansão urbana é tratada, principalmente, tendo-se em vista os fluxos da ferrovia e das rodovias urbanas relacionados às aproximações, à acessibilidade e à produção de localizações e seus efeitos na produção do espaço, bem como a relação com os planos. Para cada plano será desenvolvida uma análise e, respectivamente, um mapa (sobreposição dos planos diretores e dos Parcelamentos Licenciados por década sobre o mapa da expansão urbana), onde se procurou relacioná-los. Na seqüência, investigar-se-á o tema relativo ao Zoneamento Uso e Ocupação do solo, com o intuito de analisar a proposta dos planos sobre os usos efetivos do espaço urbano, inter-relacionando a cidade real e a proposta de zoneamento uso e ocupação, levando-se também em conta as análises feitas até então, referentes à expansão urbana. No decorrer deste capítulo, já serão apresentadas as conclusões parciais.

O Capítulo IV trata de relacionar as conclusões, possibilitando uma análise final.

O desenvolvimento deste trabalho foi comprometido pela precariedade de disponibilidades de informações, onde a busca dos materiais referentes aos planos, principalmente os de 1957, 1973 e 1984, foi de difícil acesso. A maioria do material referente a estes planos estavam perdidos, e os que se encontravam na Prefeitura ou na CODEPLA estavam incompletos e desorganizados. Para que fosse possível a compreensão dos planos, se fizeram necessárias a remontagem e a

reorganização dos mapas e Leis específicas dos planos, os quais em grande parte foram descobertos e obtidos após muita procura e encontrados recentemente, fato que prejudicou o andamento deste trabalho. Vários destes materiais estavam em posse de particulares que de alguma maneira ou em algum momento tiveram envolvimento com o planejamento urbano, fato que requereu minuciosa investigação para detectar estas fontes de informação.

Para a montagem dos mapas, além da busca pelo material, se fez necessário o levantamento fotográfico digital que teve que ser executado em várias partes para permitir a conversão deste, em imagem digital, com o auxílio de computação e software a exemplo do AutoCad Map e outros, requerendo conhecimentos mais específicos. Estes mapas demandaram muitas horas de trabalho de redesenho digital.

As gerações destas imagens foram de fundamental importância, para que se pudessem realizar as análises com maior agilidade, facilidade de operacionalização e precisão, que foi possibilitado pelo georeferenciamento sobre a base cartográfica digital disponível na prefeitura, permitindo assim vários ensaios com maior praticidade e percepção nos estudos sobre o território do município e da cidade.

Contudo muitas informações não foram recuperadas, o que foi definindo limitações no trabalho, porém, ainda que estas não tenham sido acessadas, foi possível construir uma base de dados e estudos inexistentes até o presente momento e que se pretende disponibiliza-la para o próprio órgão de planejamento urbano e para novos estudos.

Mapa 1 - Localização do Município de Criciúma

Figura 1 - Vista aérea de Criciúma (2001)

Fonte: Giuliano Elias Colossi

Figura 2 - Vista panorâmica da área central da cidade de Criciúma - 2005
Fonte: Giuliano Elias Colossi

CAPÍTULO 1 – FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1.1 O CAPITALISMO E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

A sociedade é composta por um conjunto de pessoas que se relacionam entre si e que inevitavelmente se apropriam de um espaço, o qual dá condição de sobrevivência a uma sociedade que nela guarda os seus valores culturais, ambientais, históricos e econômicos. Essa sociedade é parte integrante dos elementos que definem um espaço físico ou funcional.

Para Santos (1997, p. 06): “Dentro do espaço existem vários elementos, podendo ser enumerados em funções diversas, estes elementos do espaço podem ser: os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas”.

A cidade do momento é produto de uma história que reflete nela os porquês de sua configuração, de sua arquitetura, do perfil característico das pessoas de um mesmo sítio que, além de terem suas peculiaridades, participam de uma mesma história, onde cada uma escreve e é figura principal de um capítulo.

Segundo Lefebvre (1991, p. 47), “A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas”.

Seu contexto e sua vivência criam a necessidade de elementos que compõem um espaço dando condições e tomando característica daquela sociedade. Sempre há um processo de produção do espaço impulsionado pelo dinamismo da sociedade moderna que, ao alcançar a industrialização, traz consigo uma gama de necessidades. Isso se torna vital para manter-se num novo tempo, no qual a troca de mercadorias e o trabalho mais intenso interferem no espaço, através de novos interesses que definem outros valores, referentes à relação de produção.

Nessas condições da reprodução das relações sociais de produção, paralelas à produção do espaço, surgem, então, grupos sociais com interesses até conflitantes entre si e que manipulam o espaço das mais diversas formas, definindo sua ocupação. Isso reflete como se dá a evolução urbana, no qual as várias fases socioeconômicas de uma cidade impulsionam as mudanças e os contrastes ocorridos no meio urbano.

Duvignaud (ano) alerta sobre o fato de que o espaço remete aos conjuntos vivos nascidos da prática e compostos pelo dinamismo de cada nova geração, seja na dimensão de sua imensidade nômade, na da cidade ou, ainda, na das toponímias. O espaço se compõe de experiência, além

de permitir a vida, lugar onde gerações sucessivas deixaram marcas, projetaram suas utopias, seu imaginário.

Nesse ponto, a sociedade tornou-se complexa, não sendo diferente para o espaço no qual ela habita. Uma nova ordem social surge e passa a relacionar-se mais intimamente, ou seja, a depender da entidade urbana onde essa também passa a depender daquela para o seu real funcionamento. Revolucionou-se o modo de pensar a cidade; assim, torna-se necessário o controle da produção da cidade a fim de atender às novas relações sociais que vem a caracterizar a maior parte da população contemporânea. O mundo direciona-se ao dinheiro, à compra, quando o mercado é visto como o organizador da vida da sociedade. O homem inicia o processo de modo a produzir a vida através de um novo modelo de trabalho, que passa a ser o nexo da vida, chegando ao ponto de não mais dispor das condições naturais e individuais para produzir a sua existência. O trabalho passa a ter como base a “cooperação fundada na divisão de trabalho”, da manufatura a indústria, com finalidade de produzir mais riqueza, “imensa acumulação de mercadorias” (MARX, 1859:03). Essa deveria ser a condição necessária para a obtenção do bem-estar da humanidade, que se faria através da divisão de tarefas, possibilitando, a partir daí, até o processo industrial, dentro de um processo histórico, a produção, cada vez mais rápida, diminuindo-se o tempo de trabalho e aumentando-se o tempo livre para o ócio.

Conforme afirma Braverman (1974, p. 70):

A divisão de trabalho na indústria capitalista não é de modo algum idêntica ao fenômeno de distribuição de tarefas, ofícios ou especialidades da produção através da sociedade, porquanto, embora todas as sociedades conhecidas tenham dividido seu trabalho em especialidades produtivas em operações limitadas. Esta forma de divisão de trabalho torna-se generalizada apenas com o capitalismo.

A concentração de pessoas, que vendiam a sua força de trabalho em troca de salário, condicionadas aos meios de produção impostos para a realização de muito trabalho, produziria o aumento no excedente, colocando os detentores de toda a estrutura da indústria em condições de capitalista. Eis aí o aparecimento de duas classes sociais: os detentores dos meios de produção, por conta dos capitalistas, e os assalariados, representando estes, segundo Marx (1984), os dois modos de produzir a vida no modo de produção capitalista.

No capitalismo, as dinâmicas econômica e social refletem-se na cidade, no qual o espaço urbano corresponde ao modo de vida que passou a reinar com a passagem do sistema feudal para o capitalista. A valorização do produto, como mercadoria produzida pelo trabalho, fez com que a corrida da sociedade acontecesse pela mercadoria, como o meio de satisfazer as necessidades do homem, principalmente o urbano. O dinamismo da economia tem como aspecto importante a

circulação da mercadoria, a movimentação, a apropriação, a troca. Ela, que pode expressar-se de diferentes formas, seja um objeto qualquer, que possa ser adquirido por qualquer cidadão, como os eletrodomésticos, televisão, uma máquina de lavar, seja um automóvel, uma bicicleta, uma motocicleta, seja um imóvel, como uma casa de moradia, casa de descanso, uma sala comercial, uma gleba de terras, ou somente um lote.

O fato é que esse dinamismo é inerente à sociedade e à cidade. Esta se faz e se constitui em função da mercadoria; assim, os processos e as formas espaciais têm, de uma ou de outra maneira, a participação da mercadoria. A composição física da cidade é a união de mercadorias, mesmo em sua forma urbana mais elementar, a exemplo de uma rua ou avenida, onde se pode tomá-la como uma forma construída como mercadoria, no caso, o asfalto, a lajota, o meio-fio, produtos do trabalho.

Também podem-se tomar esta mesma rua ou avenida como dando condições de sustentar a mercadoria, como uma infra-estrutura que oportuniza condição de circulação dessa mercadoria e também de circulação das pessoas que necessitam dela e dão condições de produzi-la, seja o operário, como homem trabalhador, ou, aqueles que detém os meios de produção.

Tomando, ainda, como exemplo a rua ou a avenida, continua-se a exposição a respeito da cidade capitalista, colocada aqui a partir da mercadoria, fazendo referência mais detalhada à forma desta infra-estrutura, que é a expressão clássica presente no espaço urbano. Nela, a mercadoria circula e permanece e, ainda, são feitas as trocas, a compra e a venda. Podem-se também presenciar as mercadorias das mais diversas e quase infinitas formas, como uma casa de madeira ou de alvenaria, que podem funcionar como residência de um empresário, uma loja ou comércio de propriedade de alguém. Isso se faz pela mercadoria ou por uma indústria que também é de propriedade de alguém, sendo, por sua vez, a materialização do espaço da produção da mercadoria e/ou até mesmo um lote ou gleba de terra que pode estar prestes ou não a tornar ocupação, sendo também mercadoria.

Apesar dessa simplificação, com relação à cidade, a intenção é colocar que as relações se fazem através das mercadorias. Em geral, elas compõem a materialização das relações sociais, porém, evidentemente, a cidade não se resume a isso.

Acredita-se que fica entendido com essa simples colocação que, existe uma diversidade de mercadorias, e estas, para a sua produção, foram produzidas das mais diferentes formas de trabalho.

Segundo Marx (1890, p. 48):

PLANOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO E DE PRODUÇÃO DE ESPAÇO URBANO NO MUNICÍPIO DE BRIGIDAMA: A PRODUÇÃO DA CIDADE E SUA REGULÇÃO LEGAL - AUTOR: EDER PEREIRA PORTO

Numa sociedade, cujos produtos assumem, geralmente, a forma de mercadoria, isto é, numa sociedade de produtores de mercadorias, - essa diferença qualitativa dos trabalhos úteis, executados, independentes uns dos outros, como negócio particular de produtores autônomos -, leva a que se desenvolva um sistema complexo, uma divisão social do trabalho.

A divisão social do trabalho é inerente à maioria das sociedades. Aquela subdivide a sociedade e coloca, entre os homens desta sociedade, o diferencial social, ou seja, os homens se diferenciam de acordo com suas funções, de acordo com o tipo de processo de trabalho, ou o tipo de ofício que utiliza para produzir a sua existência. Esse diferencial social coloca a cada membro da sociedade um potencial econômico e aquisitivo que se reflete na produção do espaço de diferentes formas.

Essa diferenciação social, ou seja, a divisão social do trabalho, é polêmica ou incompreendida quando relacionada ou igualada à divisão do trabalho na indústria capitalista. Para Braverman (1974, p. 72):

A divisão do trabalho na sociedade é característica de todas as sociedades conhecidas; a divisão do trabalho na oficina é produto peculiar da sociedade capitalista. A divisão social do trabalho divide a sociedade entre ocupações, cada qual apropriada a certo ramo de produção; a divisão pormenorizada do trabalho destrói ocupações consideradas neste sentido, e torna o trabalhador inapto a acompanhar qualquer processo completo de produção. No capitalismo, a divisão social do trabalho é forçada caótica e anarquicamente pelo mercado, enquanto a divisão do trabalho na oficina é imposta pelo planejamento e controle. Ainda no capitalismo, os produtos da divisão social do trabalho são trocados como mercadoria, enquanto os resultados da operação do trabalhador parcelado não são traçados dentro da fábrica como no mercado, mas são todos possuídos pelo mesmo capital. Enquanto a divisão social subdivide a sociedade, a divisão parcelada do trabalho subdivide o homem, e enquanto a subdivisão da sociedade pode fortalecer o indivíduo e a espécie, a subdivisão do indivíduo quando efetuada com menosprezo das capacidades e necessidades humanas, é um crime contra a pessoa e contra a humanidade.

A divisão social do trabalho, inerente à sociedade como um todo, traz consigo os contrastes no espaço produzido. Considerando-se as diferenças de conceitos, a divisão do trabalho na oficina, o parcelamento do trabalho na industrial tem também contribuição direta na formação de classes na sociedade como um todo. Essa colocação tem o intuito de verificar a formação de grupos na sociedade capitalista, a qual não difere das demais sociedades onde, também, ocorre divisão social do trabalho.

Tomando-se como exemplo a divisão do trabalho dentro da fábrica, principalmente na indústria moderna, verifica-se que a evolução do sistema produtivo interno sofreu uma série de alternâncias. O modo de o trabalhador produzir foi aperfeiçoado, com estudos e aplicações, e o trabalho sofreu alterações sempre em função do aumento da produtividade que, por sua vez,

permitted, each time more, the centralization, the accumulation and the monopoly of capital.

The great milestone in these modifications occurred in the 18th century, with the Industrial Revolution, through the introduction of machinery, when the industrial capitalism was configured and, in the 19th century, with the technical-scientific revolution, through the introduction of technology, which brought science directly and in favor of the industry, a process that endures to the present day.

The industrial process was initiated with the division of labor within the same species and what was executed in stages, at different times, by the same worker, passed to be done in phases, with specific workers for each of these. The process continued with the mechanization, when the substitution of man by the machine began.

With the technical and scientific evolution, the division went beyond the work, or rather, the capacity of thought and the creativity of the workers in the production of the factory. The teleological power of the worker was transferred to management, which, strategically, retained for itself the power to solve problems, control time, create, project, plan and know the entire production process. The constitution of this management sector is given with the implementation of new functions composed of professionals in science and technology, such as engineers and technical administrators.

In this process, according to Braverman (1974), the process originated the specialization of functions, creating internally in the industry new groups of workers with a certain disparity of economic power and privileges between them, a difference that gives rise to social classes, as a whole.

Com relação às classes sociais, Singer (1973, p. 13) afirma:

Isto significa que a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes. Pois de outro modo, a transferência de mais-produto não seria possível. Uma sociedade igualitária, em que todos participam do mesmo modo na produção e na apropriação do produto, pode, na verdade, produzir um excedente, mas não haveria como fazer com que uma parte da sociedade apenas se dedicasse à sua produção, para que outra dele se apropriasse.

The process of evolution in the production system of companies with monopoly has been continuous, however the increase in productivity has as its objective to reduce the cost of labor, reducing the number of workers, but obtaining, each time more, the control of the production process with the artifices of the machine, automation and scientific management.

Assim, a diminuição do emprego de força de trabalho humano ao processo vem diminuindo gradativamente, e a disponibilidade de trabalhadores aumentou devido ao excedente de força de

trabalho. A acumulação de capital ou de riqueza proporciona a instabilidade do sistema produtivo. As novas tecnologias, a ciência e a procura de novas áreas de expansão capitalista fazem com que parte da força produtiva seja liberada pelo capital. Os trabalhadores, por sua vez, retornam ao sistema, porém ainda se adaptam ao capital de sistema produtivo mais defasado, mas predisposto a dar continuidade ao mesmo ciclo. Este coloca sempre à disposição do capital um exército industrial de reserva.

No entanto, a evolução acelerada e constante do processo torna incapaz a absorção deste excedente de trabalhadores, produzindo e aumentando o desemprego, baixando a faixa salarial que, perante a sociedade, pode trazer conseqüências sociais, como rebaixamento do nível de vida e/ou a formação de uma classe excluída. Conforme afirma Marx (1890, p. 48):

Esse aumento é criado pelo simples processo de liberar continuamente parte dos trabalhadores, com métodos que diminuem os números de empregados em relação à produção aumentada. Toda a forma do movimento da indústria moderna nasce, portanto, da transformação constante de uma parte da população trabalhadora em desemprego ou parcialmente empregados.

A cidade do século XIX foi profundamente influenciada pela indústria moderna. Para Lefebvre (1980:14): “Tanto mais que a industrialização não produz apenas empresas (operários e chefes de empresas), mas sim estabelecimentos diversos, centros bancários e financeiros, técnicos e políticos”.

A urbanização, no entanto, é indispensável à produção e à reprodução das relações capitalistas, no qual a formação das classes resultou em lutas de classes, tanto da indústria como da sociedade como um todo. Segundo Lojkine (1977, p. 16):

No entanto longe de ser um fenômeno menor, a urbanização desempenha a nosso ver um papel tão importante no desenvolvimento geral do capitalismo quanto à multiplicação da potência mecânica do trabalho na unidade de produção. Marx demonstrou em *O capital*, que o modo de produção capitalista era obrigado a “revolucionar” continuamente os meios de produção para aumentar a parte do sobre trabalho relativo ao trabalho necessário. Longe de ser uma pura necessidade técnica, o aumento da produtividade é necessário ao desenvolvimento da acumulação capitalista.

A diferença de classes e o diferencial de interesses de diferentes parcelas da sociedade produzem as relações sociais de produção, dando condições de diferentes representações de grupos sociais atuantes, no que diz respeito à busca de seus interesses, muitas vezes, contraditórios. Apesar dessas contradições, as relações entre as diferentes classes da sociedade são inevitáveis. Essas se dão das mais variadas e diversas formas vistas no dia-a-dia de uma cidade, desde a circulação de pessoas entre casa e trabalho, casa e escola, compra e venda de qualquer produto

em qualquer loja ou lugar, deslocamento de bairros para o centro, passagem inevitável a algum local num certo trajeto, ida a um culto religioso. As relações se fazem por vários interesses, sejam eles individuais ou coletivos, fazendo-se de formas conflitantes ou não.

Com a Revolução Industrial, a cidade teve maior comunicação com o mundo, através da implantação das ferrovias, que se tornaram o principal veículo de circulação regional. O ponto de chegada do trem era o foco da circulação de mercadorias, do dinheiro, de pessoas, e isso foi o fator fundamental para que a cidade da época se configurasse espacialmente centralizada, no qual o centro passa a ser onde tudo acontece: a concentração dos comércios, bem como as lojas de departamentos; os escritórios; as fábricas; os locais de moradias; ou seja, a cidade centralizada e multifuncional.

A acessibilidade e a facilidade de mobilidade entre a cidade e o mundo externo fizeram com que a área central da cidade se tornasse privilegiada. Isso fez com que o valor da terra se elevasse devido à grande demanda na procura por um espaço urbano nessas condições. A localização da terra é o fator fundamental para determinar o seu valor, sendo, desse modo, uma mercadoria suscetível ao acréscimo de valor, pois o meio em que ela se encontra, ou seja, a sua localização, propicia a sua revalorização, devido a esta área da cidade ser o ponto focal de investimento privado ou estatal.

O marco, nesse tipo de atuação do Estado, deu-se no período de Tiaussmann, na Paris do século XIX, quando intervenções radicais remodelaram a cidade. Porém essas intervenções pouco interferiram em melhorias nas condições sociais, precárias da época, e sim teve o início na diferenciação social.

Os efeitos sociais e espaciais da cidade capitalista ocorrem, pois, em função da alta valorização da terra, que torna produto de muita procura pelos que detém a riqueza concentrada, ou as classes sociais com mais condições econômicas para manter em uso e até mesmo em desuso um bem imóvel ou terras. A classe ou os proprietários, que não conseguem manter-se com seus bens, sejam eles moradores ou comerciantes, ficam vulneráveis aos que tem essas condições e, não resistindo às ofertas de compra e venda, vêm-se obrigados a se desfazer de sua propriedade, transferindo-se para as adjacências da área central da cidade.

Esse processo expropria grande parte da sociedade, iniciando, com isso, a desconcentração da cidade. O período Tiaussmanniano, em Paris, foi um exemplo concreto de que a mobilidade urbana, conseguida com as aberturas de novas avenidas, foi um fator importantíssimo para o início do processo social de expulsão de certos usos da área central da

cidade, que foi a gênese da segregação sócio-espacial urbana, surgindo os grandes bolsões residenciais na periferia, em condições únicas e precárias de vida. Para Villaça (2001, p. 45):

“A força mais poderosa (mas não única) agindo sobre a estruturação intra-urbana tem origem na luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens espaço construído e na segregação espacial dela resultante”.

Do ponto de vista comercial, a desconcentração teve o mesmo sentido perante os pequenos proprietários, porém para os grandes proprietários dos negócios, o processo também desconcentrou ou descentralizou o capital. O capitalismo, que em sua fase concorrencial tinha como fator crucial para a competição a localização, devido à aglomeração da economia, bem como a conseqüente saturação do mercado consumidor, obrigou os grandes proprietários de negócios a procurar novas frentes de consumo, configurando-se os sub-centros. Os grandes proprietários dos meios de produção, falando agora nos grandes industriais, também sofreram esse deslocamento, transferindo suas indústrias para a periferia, onde a terra, mais barata e menos densa, propiciou novas edificações industriais em áreas de mais fácil implantação de infra-estrutura moderna para atender a esse tipo de segmento, configurando-se, assim, espaços urbanos mais adequados e vantajosos para o uso das indústrias.

Esse movimento, porém, de periferização para os grandes industriais foi, de certa maneira, recompensado com a renda da terra propiciada pelas áreas liberadas pelas antigas instalações industriais que, em localizações favoráveis e disponíveis ao mercado imobiliário adquiriram um alto valor.

A condição necessária e imposta pelo capitalismo - de movimentação “contra” o centro urbano - provoca uma série de processos para a formação do espaço urbano, onde se torna perceptível que um dos principais agentes moduladores da cidade são os detentores do capital. Isso porque abrem o caminho para uma série de outros agentes moduladores, também de maneiras específicas, produzirem o espaço urbano a exemplo dos promotores imobiliários que, delineados pelo mercado, definem e hierarquizam espaços por poderio econômico, definindo os diferentes setores e usos no território e diferentes padrões dentro dos mesmos usos. Esse é o caso das inúmeras áreas residenciais, que existem de diferentes formas e condições de uso, onde a segregação urbana manifesta-se explicitamente.

1.2 O ESTADO CAPITALISTA E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

Dentro desse quadro, exposto até o momento, observa-se que as condições se tornaram

propícias à “aversão” da classe trabalhadora, considerando-se o capitalismo industrial moderno, frente à classe mais frágil da sociedade como um todo, a exemplo da classe menos favorecida, devido à injustiça social, às jornadas de trabalho, à monotonia do trabalho, à mais valia, à falta de infra-estrutura, como transporte entre trabalho e casa, falta de assistência a saúde.

Como resultado, grande parte dos problemas relacionados à saúde foram originados devido às condições desumanas empregadas à vida rotineira da sociedade, à falta de condições habitacionais, que se tornaram de alto custo, devido ao elevado preço da terra e imóveis, e à “falta de educação”. Estes foram fatores precários para a sociedade e se tornaram caros para o capital “subsidiar”. A resposta dos capitalistas foi a pressão sobre o Estado, a fim de lhe transferir tal responsabilidade com a sociedade.

Surge, então, o primeiro sinal essencial do encobrimento do Estado para com o capital, apesar da autonomia e o poder do Estado aparentemente manifestar-se a favor da classe trabalhadora.

O Estado, aparentemente, atua para a sociedade com uma série de serviços oferecidos e necessários a ela, porém mostra, na prática, a displicência com a classe trabalhadora, tendo como sustentação de sua retórica a ideologia, colocada através do discurso de comprometimento com o bem-estar da sociedade, mas formulado pela classe capitalista em prol de sua própria existência e permanência, ocultando da sociedade o mundo real, ou seja, a tendência de dar condições ao domínio capitalista.

Sobre isso, Chauí (2001, p. 85) afirma:

A ideologia consiste precisamente na transformação das idéias da classe dominante em idéias dominantes para a sociedade como um todo, de modo que a classe que domina no plano material (econômico, social e político) também domina no plano espiritual (das idéias).

No entanto, existe uma série de teorias com relação ao Estado, a exemplo das diferenças entre o Estado capitalista europeu e o capitalista brasileiro, onde historicamente fortes contrastes se tornam evidentes com relação ao tratamento ou à condução das lutas de classes em suas respectivas sociedades. Para Carnoy (1988, p. 323):

Isto significa que existe algo que pode ser chamado de um Estado capitalista (em oposição a um estado feudal ou burocrático-autoritário), mas as funções deste estado capitalista (seu papel particular no desenvolvimento capitalista) variam de acordo com as condições históricas nas quais ele está situado, especificamente a natureza de sua luta de classes ou estrutura de produção ou as intervenções anteriores para resolver crises prévias. O estado capitalista é, portanto, em qualquer momento da história, o produto de sua história anterior incluindo suas relações com lutas anteriores na sociedade civil.

Na Europa, a atuação do Estado, no período de Tiaussmann, foi constituída por grandes transformações na estrutura física da cidade, com grandes intervenções, a exemplo das grandes avenidas que teriam o intuito de fazer e melhorar a circulação da ordem, ou melhor, do poder de manter a ordem obtida pelo Estado, através do exército, ou talvez, do urbanismo que, indiscutivelmente, manteve viva a memória parisiense.

O fato é que o produto dessas intervenções, apesar de proteger a classe dominante, teve certa consideração por parte do Estado com a cidade, do ponto de vista de, ao menos, cuidar de mascarar, e bem, suas segundas intenções com a boa estética e a reestruturação urbana que, por sua vez, pode ser de grande valia na sequência histórica da cidade. Do ponto de vista do direito à cidade ou da luta de classes, este Estado e suas atuações mostraram-se impotentes para exercer a democratização da cidade, onde as intervenções deste Estado iniciaram um processo de divisão da sociedade com o início de uma separação da sociedade por grupos no espaço intra-urbano.

Conforme Lefebvre (1981, p. 20):

A vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos padrões que coexistem na Cidade. No transcorrer do século XIX, a democracia de origem camponesa, cuja ideologia animou os revolucionários, poderia ter se transformado em democracia urbana. Esse foi e é ainda para a história um dos sentidos da Comuna. Como a democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que esta democracia nascesse. Como? Expulsando do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a urbanidade.

Após a Segunda Guerra Mundial, o Estado do Bem-Estar Social tomou posse da produção urbana, no que diz respeito ao atendimento nas demandas de moradia por conta da guerra, tomando para si a responsabilidade não aceita pelo capital, ainda em recuperação, em habitar toda a população. Implantou, então, como política habitacional urbana, os conjuntos habitacionais, sendo estes a formulação de novos espaços urbanos a fim de reverter o quadro de favelização que estava se configurando devido à crise urbana.

O Estado do Bem-Estar Social constituía um Estado provedor em que a o conceito de cidade baseava-se no equilíbrio, através da regulação tida como o conceito de regulação fordista, que tem o Estado com papel fundamental, principalmente no planejamento. Nesse sentido, pode-se entender que os planos diretores são grandes instrumentos de expressão do planejamento urbano, com poder decisivo em relação ao destino da cidade.

O modernismo torna-se a principal forma de urbanismo que, devido à sua aplicabilidade e a conceitos humanistas, a exemplo inicialmente dos conjuntos habitacionais modernistas de Le

Corbusier, permitia boa aplicabilidade perante as condições do Pós-Guerra, onde a alta produtividade permitiu atender rapidamente à demanda existente.

O modernismo em questão tinha como conceito a contraposição à centralidade da cidade histórica registrado na Carta de Atenas, muito polêmica devido à real compreensão ao seu respeito. O conceito de Le Corbusier creditava na técnica a favor do humanismo, pela qual, por exemplo, as grandes extensões de áreas verdes, talvez incompreendidas, seriam os pontos focais da sociedade almejada, a qual, inserida num cotidiano agitado da vida moderna, poderia dispor de recursos práticos para o dia-a-dia na sua casa, expressos nos utensílios, na arquitetura funcional e na organização espacial. Isso traria ao homem maior tempo para sua ociosidade que, na sua concepção, deveria ter como principal alternativa o uso livre das áreas verdes, para fazer o que bem entendesse.

Essa concepção colocava-se como a maneira de amenizar ou tentar sanar os malefícios da vida moderna da classe trabalhadora. A preocupação com o bem-estar da sociedade está presente na concepção modernista. No entanto, os valores da cidade histórica com a complexidade de suas funções e os contrastes que são características necessárias à vida urbana não atendidas e/ou entendidas talvez tenha esvaziado o conceito deste urbanismo.

A cidade modernista ou a cidade regulada tinha o Estado como centralizador no controle da cidade, nos moldes da Carta de Atenas, enfocando as áreas residenciais, desfragmentando a cidade. A arquitetura perde a função de hierarquização urbana, no qual os contrastes da cidade histórica são representados, através das culturas, da religião, dos locais públicos de convivência, do centro, dos bairros, das escalas, que, dentro de um mesmo espaço, formam um espaço multifuncional. As cidades novas são concebidas em maior escala, as funções desconectadas, separadas e, se há uma diversidade destas funções, faz-se em ampla escala, a ponto de essa percepção sumir dos olhos, criando-se, com isso, um panorama de imagem segregativa da cidade.

O sistema habitacional desse Estado, por sistema de aluguel, coloca os indivíduos como moradores, mas não como proprietários, o que fortalece a função social dos equipamentos (neste caso, tidos como públicos) de fazer o cidadão utilizá-lo como somente moradia, eliminando possível especulação imobiliária. Em outras palavras, a propriedade urbana e igualando as condições dentro da sociedade em possuir uma moradia, bem como otimizando, utilizando e potencializando seus investimentos, ao fazer de seu uso um correspondente somente necessário às demandas, evitando os dispêndios.

No Brasil, o Estado teve um lado perverso ao fazer um paralelo com o Estado do Bem-

Estar-Social. Após a 2ª Guerra Mundial, o país entrou num processo de forte e moderna industrialização. Nessa fase, o intuito de criação de um Estado novo, pelo Governo Getúlio Vargas, colocou o Estado como o responsável por um novo tratamento em relação à sociedade. Nessa, a base foi o sistema de regulação, que, limitado, se encarregava de dar à sociedade os direitos aos trabalhadores, utilizando-se desses, como um forte discurso que, em sua essência, tratava de colocar o mercado de trabalho em condições mínimas e necessárias à inserção do capital.

Por conta disso, o Estado teve consideráveis intervenções urbanas do ponto de vista da socialização da cidade, com a estruturação desse, através da implantação de serviços, como escolas, correios, hospitais, o que se fazia necessário para que as reais pretensões do Governo pudessem tornar-se realidade. Porém, até os dias atuais, o perfil do Estado, no Brasil, vem se configurando historicamente como atuante, totalmente a favor dos detentores dos meios de produção capitalista, sendo esses (capitalista e Estado) os principais estruturadores do espaço urbano como espaço urbano.

Dentro desse contexto, a sociedade da região carbonífera, em Santa Catarina, há muito tempo vem aceitando essa condição de injustiça social, tendo a ideologia a favor de conformá-la com relação às desigualdades sociais e aos problemas de saúde, principalmente por conta do carvão, a fim de mediar a relação entre sociedade, Estado e capital.

Esse fato tem a ver com uma especificidade dessa sociedade que passou pelos anos de glória com a mineração e seu poder econômico. A cidade ficou conhecida como “A Capital Brasileira do Carvão”. O sentimento comum progressista teve como uma das bases sustentadora o slogan para enaltecer a mineração – “Carvão: pedra fundamental do progresso”. Esse progresso era obtido a qualquer custo e o seu enaltecimento colocava o desenvolvimento econômico como o desenvolvimento da cidade e da sociedade, ofuscando as suas necessidades para o seu bem-estar geral. O progresso, na verdade, refletia a atuação dos meios de produção e os detentores desses foram colocados como relevantes figuras na história de Criciúma, a exemplo do discurso da colonização de Criciúma, contado como uma sucessão de fatos, que se tornou a história oficial da cidade. Conforme Teixeira (1996, p. 29):

Paralelo a esta historiografia oficial, também foi sendo construída uma outra matriz discursiva, um outro modo de pensar e contar a história da cidade, de resgatar suas raízes, tradições e protagonistas. A esta matriz discursiva chamo de ideologia da mineração, foi construída paralelamente à historiografia oficial e tem seu fundamento na indústria do carvão, no desenvolvimento da mineração.

A naturalização dos fenômenos, ou seja, dos efeitos da poluição do carvão e das condições de trabalhos dos mineradores, os conflitos e rivalidade na cultura do futebol, onde cada time

representava uma mineradora, e o simbolismo que reduz o trabalhador mineiro, colocando-o somente como herói e corajoso em suas trajetórias de lutas, desvalorizando-o como força de trabalho perante a mercadoria (o carvão), são fortes aspectos da ideologia da mineração. O autor continua:

Contudo no meu ponto de vista, a experiência de Criciúma revela que o corporativismo setorial (refiro-me ao setor do carvão) sempre esteve acima ou sobrepôs ao corporativismo de classe. O elo de ligação e de cimentação entre dois grupos, mineiros e mineradoras, potencialmente antagônicos e de classes contraditórias, foi assegurado pelo uso que se fez (e se faz) da ideologia da mineração – cujo suporte está baseado muito mais na força material e simbólica do carvão do que na força histórica dos homens do carvão [...] Não é por outra razão que na matriz ideológica da mineração, o carvão é enaltecido como “a pedra fundamental do progresso”, e os mineiros esquecidos ou desqualificados (TEIXEIRA, 1996, p. 32).

Enfim, no sistema capitalista da indústria carbonífera, o poder econômico sempre se impôs ao Estado e à classe dominada, uma vez que o controle na produção do espaço urbano tem-se concentrado nas mãos dos detentores dos meios de produção e principalmente da indústria do carvão e imobiliária. Para Gottdiener (1997:180):

A extração de retornos monopolistas no imóvel é, então, uma função da capacidade de grupos de capitalistas que trabalham às vezes com o Estado de aplicarem poderes conspiratórios para canalizar recursos e desenvolvimento em direções espaciais particulares.

O Estado do Bem-Estar Social na Europa, especificamente na França, exerceu o controle na produção do espaço urbano através do planejamento da cidade, imbricado às políticas públicas¹, diminuindo os conflitos, compatibilizando os interesses e garantindo a toda a sociedade o direito à cidade. Contrariamente, o Estado no Brasil, normalmente quando intervém no espaço urbano, antes de ser um bem à sociedade como um todo, atende normalmente e primeiramente ao capital, o que ideologicamente é discursado como um bem coletivo. Mecanismos ideológicos tratam de complementar o real papel do Estado brasileiro, quando este trata de encobrir suas deficiências de ordem econômica, institucional e política que pode ser aqui exemplificada com a ideologia da casa própria, que tratou de transferir a responsabilidade do serviço de habitação para o próprio cidadão, bem como a adesão do sistema de mutirões que segundo Azevedo e Prates (1991) se utilizou de mão-de-obra gratuita como força de suprir a escassez dos recursos e a carência de pessoal técnico dos órgãos responsáveis pelas políticas públicas.

¹ Políticas Públicas, consultar o livro Reforma urbana e Gestão Democrática de Luiz César de Queiroz e Adauto Lucio Cardoso.

Um forte indício deste processo de participação do Estado na esfera municipal, no caso de Criciúma, pode ser exemplificado com os serviços referentes ao transporte, mais especificamente a infra-estrutura viária. A atual rede viária existente na cidade configurou-se ainda na década de 80 sobre o território do município, alcançando os lugares mais inóspitos, a não ser pela presença das mineradoras. Esta rede viária pode ser considerada como das principais intervenções do Estado que teve o propósito quase que exclusivamente de atender às empresas mineradoras e/ou, conseqüentemente, à indústria imobiliária. Esta rede viária é retentora de boa parte dos investimentos públicos. Em contraponto, atinge os setores urbanos mais periféricos, onde boa parte dos locais historicamente tem grande precariedade de infra-estrutura. Isso demonstra o descaso do Estado perante essa população, que em sua maioria é de baixa renda, e que o intuito desse mesmo Estado foi o de atender à minoria dominante, mineradores e loteadores, que do ponto de vista da aproximação propiciada pela boa infra-estrutura viária, ganharam novas terras para a produção imobiliária.

Essa situação, ainda, abre margem para o grande proprietário, como proprietário o fundiário, de reproduzir a sua riqueza, através do mercado de terras, bem como a atuação dos promotores imobiliários nos mercados formal e informal. Toda esta questão relacionada a esta rede viária analisada perante os planos diretores e o parcelamento do solo encontra-se no item 3, do capítulo III, onde se poderá verificar que a reprodução da riqueza dos grandes proprietários também é largamente reproduzida na área central de Criciúma, na qual a demanda por imóveis, contemplados com apartamentos e salas comerciais, converte-se na verticalização em massa dessa parte da cidade concentradora de investimentos públicos.

1.3 AS FORMAS DE CONHECIMENTO URBANO: URBANISMO, PLANEJAMENTO URBANO E ZONEAMENTO

As definições de espaços são representadas desde a cidade medieval, mas foi a partir do século XIX que a cidade passou a receber a atenção especial do urbanismo, quando predominaram as correntes do culturalismo e do progressismo com suas indefinições da relação entre espaço e tempo, perante as transformações sociais. Um movimento de críticas tomou forma e, no início do século XX, surgiu um novo ponto de vista no tratamento da problemática urbana. A partir daí, encaminha-se para a obtenção de uma visão ampla sobre todos os aspectos existentes no espaço urbano, sejam aspectos naturais, históricos, culturais, ambientais ou antrópicos, a fim

de definir e solucionar os fatos indesejados que possam ocorrer num organismo de convívio social, que exige um controle no que diz respeito às modificações morfológicas do meio. Isso marca uma nova concepção de encarar o meio urbano, chegando a um período de prática do planejamento urbano, que consiste num conjunto de procedimentos urbanos e todo o seu contexto que compõem o plano diretor, este o alicerce da política urbana, comprometida com o poder público. No decorrer da história, houve a mutação do conhecimento urbano do urbanismo ao planejamento urbano.

Este trabalho tem como objeto principal os Planos Diretores, assunto que impreterivelmente torna-se indispensável o conhecimento e a distinção entre urbanismo e planejamento urbano, pois ambos comumente são citados sem distinção utilizados tanto por leigos em assuntos urbanos, quanto pelas pessoas mais envolvidas e especializadas, neste campo a exemplo, até mesmo de profissionais que de alguma forma se dispõem a colaborar, estudar ou trabalhar nesta área complexa que é o espaço urbano.

Sente-se a necessidade de situá-los no tempo e no espaço e as suas inserções no meio urbano, haja vista que suas funções, pretensões frequentemente são erroneamente utilizadas. Como bem afirma Souza (2006), no Brasil a função dos planejadores urbanos normalmente é atribuída aos arquitetos. Esses, mesmo quando envolvidos com a função, costumam confundir o Planejamento Urbano com Urbanismo. O mesmo pode-se dizer das próprias faculdades de Arquitetura e Urbanismo, cujas disciplinas de Urbanismo comumente também se utilizam da denominação Planejamento Urbano ou vice-versa, o que também vale para os setores das prefeituras nos municípios brasileiros que se utilizam também dos termos como setor de Planejamento Urbano e ou de Urbanismo, fato que muitas vezes permanece indefinido desde a suas reais atribuições. Segundo Souza (2006, p. 118):

Planejamento urbano (o qual deve, aliás, ser sempre pensado junto com a gestão, seu complemento indissociável), sugere, por conseguinte, um contexto mais amplo que aquele representado pelas expressões Urbanismo e Desenho Urbano. O Planejamento urbano inclui o urbanismo (ou o desenho urbano como preferirem); o último é um subconjunto do primeiro.

O planejamento urbano engloba conhecimento de várias áreas, além do conhecimento dos arquitetos. Ao urbanismo se atribui os conhecimentos específicos do arquiteto concernente ao meio urbano. Ao caracterizar as atribuições inerentes ao urbanismo, Souza (2006, p. 57) afirma:

De um modo geral, assuntos concernentes ao traçado e à forma de logradouros públicos e conjuntos espaciais intra-urbanos em geral (volumetria, relacionamentos funcional e estético de um objeto geográfico com o seu entorno etc.), bem como ao mobiliário urbano, são principalmente da alçada dos arquitetos; são eles que possuem a formação acadêmica e o treinamento profissional apropriados: uma sensibilidade estética aguçada e cultivada e uma bagagem técnica acerca da funcionalidade dos traçados e objetos geográficos.

Com relação ao Planejamento Urbano, Rizzo (1993, p. 16) considera: “O Planejamento Urbano é definido então como uma intervenção do Estado que se integra às demais esferas de intervenção deste mesmo Estado. O Planejamento está vinculado sempre às idéias de desenvolvimento econômico e social.

Rizzo (1993, p. 16) prossegue: “O urbanismo, particularmente o da corrente progressista, também se apoiará nas idéias de desenvolvimento econômico e social, diferenciando-se do planejamento urbano pelo fato de submeter tais desenvolvimentos às soluções físicos-espaciais.

Segundo Kolsdorf (2005), o Planejamento Urbano origina-se com o intuito criticar o urbanismo no início do século XX. Esta autora ainda afirma ser da Inglaterra e dos Estados Unidos de onde se origina a expressão planejamento urbano, traduzindo certos princípios que caracterizam esta crítica ao urbanismo.

O Planejamento urbano no Brasil consiste na atribuição do Estado baseado em planos tidos como uma panacéia. Em particular, os planos diretores surgiram de uma base tecnicista influenciados pela idéia da regulação fordista do pós-guerra, na Europa. No entanto, é visível que houve um lado perverso dessa concepção no Brasil. Apesar das críticas a esse modelo, na Europa, bem como as constatações de seus problemas no espaço urbano, principalmente no que diz respeito à separação de funções, no Brasil os planos diretores acabaram por se reduzir ao zoneamento, assumindo a forma de planejar o urbano. De certa maneira, o zoneamento, a exemplo do urbanismo, também se caracteriza por uma visão confusa com relação ao planejamento urbano.

A origem do zoneamento se deu a partir de 1920 na Alemanha e posteriormente nos Estados Unidos, no entanto foram concebidos com diferenças fundamentais. Segundo Feldman (2005), na Alemanha, o zoneamento é acompanhado por políticas de intervenção de amplos espectros ligadas a objetivos de reforma social, fator relevante na política de recomposição do país por conta da crise econômica e conseqüências da primeira grande guerra. O zoneamento assume o papel de suporte técnico para a reorganização urbana, que além dos aspectos sociais retrataria os aspectos formais, funcionais, políticos, tecnológico e higiênico em prol da cidade e da sociedade. Sendo assim, o zoneamento porta-se como um instrumento de planejamento, porém dos mais importantes e que opera no âmbito de uma estrutura administrativa com competência para

intervir nos processos de formação da cidade, delegados por um poder central.

Contrapondo-se ao zoneamento alemão, Feldman (2005) fa uma síntese do zoneamento nos Estados Unidos, onde os interesses são econômicos e tem origem de grupos locais e isolados sem ligação com o movimento pela reforma urbana e com a estrutura política ligada à esfera federal. Segundo o referido autor, o *Zoning* Norte Americano vem com o intuito de ser um aspecto do processo de planejamento urbano a fim de assegurar a qualidade das áreas residenciais, a economia na provisão de serviços públicos e a estabilidade do valor da terra. Isso também para urbanistas como Frederic Law Olmstead, Henry Wright, Georges Ford, pois durante o seu processo de disseminação o zoneamento deixou de ser parte para se tornar o plano propriamente dito, atendendo principalmente os interesses imobiliários e configurando a segregação urbana.

O zoneamento no Brasil inicia-se a partir de 1947, em São Paulo, tendo como base o modelo norte-americano. Apesar de já na década de 20 e 30 haver questionamentos e avaliações de urbanistas nortes-americanos a respeito da ineficácia do *Zoning* nos Estados Unidos (que em síntese o definia como instrumento protetor de somente alguns setores da cidade contra interferências que pudessem prejudicar os interesse imobiliários, bem como a sua especulação e revalorização), em São Paulo houve um discurso que o colocou como procedimento bem sucedido e como a solução eficaz contra os problemas urbanísticos em detrimento dos planos que vinham sendo desenvolvidos naquele momento no Brasil.

No entanto, ao contrário do que se passou no processo de aprovação das leis de zoneamento, o modelo norte-americano teve um método que proporcionou debate, com a adesão e participação técnica interdisciplinar em busca da legitimação. Em São Paulo, por exemplo, o zoneamento teve processo limitado a participação de técnicos e do prefeito e suas interferências. Porém, a exemplo da direção em que tomou o *Zoning*, em São Paulo e nas cidades brasileiras como um todo, o zoneamento também se caracterizou como protetores somente de alguns setores da cidade nas áreas residenciais de alto padrão e atendendo às demandas imobiliárias dos setores mais valorizados. Feldman (2005, p. 118):

O zoneamento que se adota em São Paulo, a partir de 1947, atua como instrumento discriminatório e não se realiza enquanto instrumento que sinalize para qualquer transformação da ordem espacial estabelecida, como postulam os textos dos engenheiros do Departamento de Urbanismo.

Também a exemplo do modelo norte-americano, em São Paulo o zoneamento passou a ser difundido como o plano propriamente dito. Isso foi ressaltado a partir do momento em que o setor de Urbanismo, reorganizado por Anhaia Mello, passa a constituir-se por dois órgãos, o

Departamento de urbanismo e a Comissão Orientadora do Plano Diretor, os quais respectivamente e momentaneamente lançam a proposta de um Plano Regional para São Paulo e um Projeto de Lei de zoneamento. Juntamente com esta relação próxima entre os órgãos e as respectivas propostas, lança-se um discurso que cria um entendimento de que o zoneamento, “faz referencia a um modelo de cidade, a um zoneamento” (FELDMAN, 2005, p. 119).

O zoneamento e os planos viários tornam-se os elementos fundamentais do plano na estruturação urbana da cidade. As vias e avenidas que desde o início do século XX vem sendo primordiais nos planos, sejam eles de embelezamentos, de avenidas, entre outros, e que de alguma forma eram vistas conceitualmente como o principal elemento de reestruturação da cidade, gravitadamente foram conciliando-se e rendendo-se ao conceito de zoneamento que divide a cidade em diferentes funções urbanas.

O zoneamento passa a ser tido como indispensável à reorganização da estrutura da cidade, definindo as novas localizações residenciais, comerciais e industriais com o único instrumento capaz de dimensionar, quantificar e qualificar o espaço urbano com a definição das tipologias das construções com os parâmetros construtivos, e determinação dos usos, o controle populacional em determinadas áreas ou zonas com a proposição de densidades.

A maioria dos planos, nas últimas décadas, o que inclui os Planos Diretores de Criciúma, tem o ideário mencionado aos usos, possuindo como base um zoneamento que permite ou não, determinados tipos de ocupações em cada parte de um território. Na maioria das vezes, esses trabalham a favor do mercado imobiliário, sacramentando o que já vem acontecendo e legalizando a segregação urbana.

1.4 AS “APROPRIAÇÕES” DOS PLANOS À CIDADE-ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A idéia de Plano no Brasil vem desde a década de 30. Historicamente, no Brasil, os planos passaram por várias séries de nomenclaturas e métodos, sendo, inicialmente, denominados como Planos de Melhoramentos e Embelezamento e, respectivamente, Plano Urbanístico, Plano Local integrado, e enfim, o Plano Diretor. Isso corresponde aos desgastes ideológicos das expressões que historicamente segundo Villaça (2004), vieram sendo substituídas negando os planos e sua denominações à medida que tornam-se mal sucedidos perante uma classe dominante e sem legitimação.

Os Planos de Melhoramentos e Embelezamento representaram o planejamento

renascentista, vindos da Europa e dos Estados Unidos. Esses planos foram ideológicos e tinham como proposta, além do embelezamento da cidade e sua higienização, o enaltecimento do Estado e da classe capitalista dominante.

Os planos, no Brasil, tiveram início a partir de 1875 e foram até 1930. Foi um período no qual as propostas eram discutidas mais abertamente, devido, principalmente, a condições de hegemonia da classe dominante, na qual as obras passaram a ser implantadas em conjunto, através de um plano inicialmente chamado de plano geral, que, além de embelezar, trataria de questões de circulação e de higiene. Em outras palavras, nesse período deu-se início ao conceito de plano, considerando-se o começo do planejamento urbano no Brasil. A beleza, a circulação e a higiene urbana era também um início de um discurso que, na época, já acontecia, mas que, em parte, refletia a atuação do Estado com obras urbanas.

Ao fim desse período, percebeu-se a mudança de discurso que seguiu a uma nova realidade urbana. Segundo Villaça (2004, p. 206):

Começa a se gestar um período no qual surge um novo discurso que, a partir daquele momento, será pronunciado por lideranças políticas e sociais e usado não mais para justificar as obras que eram executadas, mas para tentar justificar a falta de solução para os chamados “problemas urbanos”. Já são adiantadas nesse discurso as palavras da ordem que irão dominar o novo discurso da segunda metade do século. Nele já se insinua o “caos urbano”, o “crescimento descontrolado” e a necessidade do “planejamento.

Isso é uma consequência do insuficiente poder de resolução dos problemas por parte do Estado, onde a beleza passa a ficar em segundo plano. Surge, assim, um outro período, no qual a explicação científica responderia a questões da problemática urbana, tendo os engenheiros e arquitetos como parceiros na busca do conhecimento urbano, além de economistas, sociólogos, geógrafos, advogados e outros ofícios como uma maneira de planejar, que tem como base o modelo norte-americano “Regional Survey of New York and Its Environs”, de 1927.

Naquele momento, a classe dominante já vinha sofrendo declínio de sua hegemonia que enfraquecida na revolução de 30 e não definia uma base de poder. A classe dominante já não podia, no momento, discutir abertamente seus interesses, pois uma consciência social passou a tomar conta da classe popular. O povo almejou as soluções dos problemas urbanos que atingiram grande parte da sociedade e passou também a questionar as obras urbanas que, até então, eram executadas dentro da proposta de um plano, mesmo que nem sempre condizente com mesmo, mas que, na verdade, eram intervenções que procuravam atender aos interesses da classe dominante. Esse comportamento mostrou uma massa popular que começou perceber uma noção social que foi

generalizar entre si e como contra ponto a uma classe dominante instável com mais dificuldade de manter-se hegemônica.

Após a década de 30, a burguesia industrial já se definia como base do poder, porém a dominação se fazia de maneira diferente dos períodos anteriores, que contava com uma população menos esclarecida e sem praticamente resistência alguma perante os planos e as decisões da aristocracia rural. Esse contexto político em que se encontrava a sociedade urbana, fez com que as obras a serem executadas não fossem predefinidas, visto que obras, como intervenções, permitiam a especulação e a supervalorização imobiliária, a exemplo das praças, largos e avenidas que, por sua vez, atendiam, em partes, a obras de transporte, normalmente com utilidade para o interesse de poucos e o não-atendimento e desinteresse da maioria.

Dessa forma, a função que os planos tinham de legitimar obras, que antes eram colocadas como de interesse geral, passou a perder o seu potencial, tornando-se, cada vez mais, um discurso que colocava a importância e a necessidade do “planejamento” como condição para alcançar a cidade ideal sem os seus problemas.

A partir de 1930, houve uma reformulação dos planos, que até então eram denominados de Plano Geral, tendo como princípio um novo conceito de “Geral” que atendesse à cidade como um todo, inclusive as classes de menor renda. Foi um período de transição para uma nova fase que tem nele a presença marcante do “Plano de Prestes Maia”, elaborado para a cidade de São Paulo, em substituição aos Planos de Melhoramento e Embelezamento que, na época, já vinham sofrendo descrédito, e o Plano Agache, elaborado por este urbanista francês para a cidade do Rio de Janeiro, que já segue mais as características do planejamento integrado, lançando as primeiras idéias de superplanos de 1960.

Nessa fase, segundo Villaça (2004, p. 204):

Tem início um novo período, que vai até a década de 1990. É o período do plano intelectual, que pretende impor-se e ser executado porque contém boas idéias, tem base científica e é correto tecnicamente. É o plano-discurso que se satisfaz com sua própria verdade e não se preocupa com a sua operacionalização e sua exequibilidade. Sua verdade bastaria.

Nesses planos, o destaque se dava à infra-estrutura, tratando principalmente de sistema viário e transporte. Isso, aliado a propostas de embelezamento, ainda constante nesse modelo, permitiu o interesse no mercado imobiliário, mostrando que, assim, o foco de atuação ainda se concentrasse nas áreas mais centrais das cidades. O Plano Agache, perante o Plano de Prestes Maia, se mostrava mais inovador e tinha como destaque leis urbanísticas que tratavam de loteamentos, edificações, gabaritos, desapropriação, aparecendo também leis que tratavam de

habitação. Nesse caso, o Zoneamento ainda não se mostrava com avanços. Os planos elaborados no decorrer do período, iniciado com os Planos do Rio e São Paulo, ainda continham uma dose de capacidade de realizar algumas propostas com remodelações urbanísticas.

Porém foram, cada vez menos reconhecidos pelas autoridades políticas a exemplo do Plano de Urbanismo de Porto Alegre, o Plano Urbanístico de Salvador, entre outros que, por sua vez, foram planos que não representavam a vontade dominante e se representavam, sem contar com a legitimação necessária a ponto de torná-lo exequível. Conseqüentemente, esses planos foram levados ao esquecimento da população citadina por estarem guardados nos gabinetes das administrações públicas que tampouco sentiam a necessidade e a responsabilidade de seu implemento.

A situação colocada aqui demonstrou a tendência e a raiz de uma nova fase, tendo como marco o Plano Doxiadis, do Rio de Janeiro, elaborado por um escritório grego e entregue em dezembro de 1965, no fim do mandato do prefeito Carlos Lacerda. Esse plano foi o exemplo que lançou realmente a era dos superplanos. Nessa fase, adotaram-se novas nomenclaturas, a fim de eliminar tal estigma que colocou em questionamento os planos dos períodos anteriores, a exemplo do PUB - Plano Urbanístico Básico de São Paulo, que, apesar do nome vai muito além dos aspectos urbanísticos, por tratar de saúde, bem-estar social, recreação, cultura, esporte. A habitação, no momento, já contava com o SERPHAU - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, criado nos primeiros meses da ditadura, com o BNH - Banco Nacional da Habitação.

Ao contrário dos modelos de planos desenvolvidos desde o século XIX até o Plano de Prestes Maia, que demonstravam a vontade dominante e eram elaborados dentro das prefeituras, os superplanos tiveram como principais autores, técnicos e especialistas que não faziam parte do quadro de funcionários das prefeituras. Nesse momento, a administração pública passava por uma crise e o funcionalismo, inclusive os profissionais técnicos, perderam a posição de *status* para os técnicos do setor privado demandados pelo setor industrial, que estava passando por um forte desenvolvimento na época. Com isso, os técnicos das prefeituras passaram a ser desvalorizados, abrindo espaço para os externos. O fato contribuiu para certa incoerência entre os planos e a realidade da cidade, que não levavam em conta os aspectos políticos locais.

A estrutura administrativa tornava-se cada vez mais complexa, com exageradas repartições e indefinidas responsabilidades, envolvendo setores municipais, estadual e federal, além de dificultar a aplicação dos planos condicionados à dependência total dos serviços desses setores. Essa dependência foi uma necessidade causada pela abrangência de assuntos tratados pelos planos que,

em sua totalidade, não tem capacidade de possibilitar a sua aplicação. Isso mostra um perfil de um plano que aborda muitos problemas urbanos, envolvendo a maioria da população.

Com isso, afasta-se, cada vez mais, das necessidades de interesse da minoria dominante que, por sua vez não vê possibilidade de explicitar suas idéias desfavoráveis à satisfação coletiva, haja vista que a hegemonia dessa parcela da sociedade, desde os fins do período dos planos de melhoramento e embelezamento, vem se fragilizando em decorrência da ascendente consciência popular.

Contrapondo-se ao modelo exposto dos superplanos, um novo modelo surge, denominado de Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, a exemplo do de São Paulo de 1971. Segundo Villaça (2004), esse exemplar lançou-se com o intuito de resgatar a participação dos técnicos da administração pública e propor uma maior coerência entre plano e realidade. Porém se tornaram planos mais simples, generalizados, superficiais, onde os objetivos e a diretrizes eram basicamente as propostas apresentadas com soluções indefinidas. Na época, os planos eram essencialmente técnicos e, conforme Nygaard (ano, p.30) enfocavam principalmente os planos das cidades do Rio Grande do Sul, entre a década de 70 e início da década de 80, apresentando traços bem característicos:

Via de regra transformando em lei, este plano concebia ordenamento físico-espacial de toda a área urbana, a ser alcançado em um determinado tempo, geralmente em torno de 10 anos, e abrangia um conjunto inteiro de atividades da população. A proposta desta concepção era comandada por uma equipe técnica multidisciplinar, na qual predominavam amplamente técnicos “do espaço físico”, notadamente arquitetos e urbanistas. As principais definições contidas nestes planos eram: 1) relativas ao uso e ocupação do espaço, criando zonas que se diferenciavam pela sua função pela sua (residencial, comercial, industrial), com indicação de área, locais e padrões para educação, recreação, etc., e diferenciadas entre si pelos tipos de usos que ali poderiam se localizar e pelas regras de construção (volumetria, recuos); 2) relativas ao sistema viário, hierarquizando e dimensionando as vias em quatro ou cinco tipos, de acordo com a função que deveriam desempenhar na concepção da futura ordem urbana. Com estas definições, apoiadas sempre por amplas pesquisas e análises quantitativas, o plano pretendia além de resolver os problemas atuais identificados pelos técnicos, impedir que estes mesmos problemas surgissem no futuro, além de atender as demandas de serviços e equipamentos, calculadas para uma determinada população futura, projetada estatisticamente. A todos, o plano prometia bem-estar e melhores condições de vida.

Esse período a partir de partes, guardadas as devidas proporções e especificidades, reflete a época e algumas características dos dois primeiros planos diretores do município de Criciúma: o plano de 1973 e o de 1984.

Como bem demonstra Nygaard (ano), as características principais envolvem a técnica. No entanto, no fechamento da citação, pôde-se observar a presença do discurso que promete

o bem-estar e a melhoria das condições de vida a todos. No contexto, a classe dominante encontrou uma maneira de continuar mascarando seu insuficiente atendimento à sociedade em geral, fazendo transparecer, por meio dos planos, uma preocupação com o planejamento. As propostas sugeriam um detalhamento que não constava no plano, tal era a superficialidade e indefinições, mas via-se, por parte da sociedade do poder, um modo de amenizar os conflitos e a rejeição das idéias e ao mesmo tempo, prestar conta de “dever cumprido” com o planejamento urbano. Isso, à medida que, no decorrer da história, uma consciência popular urbana veio progredindo e interferindo nos interesses de uma minoria, levando os planos exequíveis do início do século XX aos planos inexecutáveis constituídos até o momento. Nessa época, em alguns dos grandes centros urbanos do País tentaram introduzir a população no processo de formulação dos planos, através do planejamento participativo com pesquisas de opinião pública.

No final dos anos de 1980, consolidou-se o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, um resultado de uma histórica conscientização popular que começou a tomar direção a partir do Primeiro Seminário de Habitação e Reforma Urbana, em julho de 1963, na cidade de Petrópolis. Esse foi o marco do início de uma política habitacional instituída em 1964, com o Sistema Financeiro da Habitação, Banco Nacional de Habitação e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo.

Especificamente no ano de 1987 ou após 20 anos de ditadura, o chamado Congresso Constituinte, que tinha como principal atributo elaborar a nova Constituição, deu início ao processo, aprovando o regimento da Constituição que teve a contribuição de alguns setores populares. Estes representavam atores envolvidos com as questões urbanas e articularam uma emenda popular de reforma urbana com 250.000 assinaturas, o que resultou nos artigos 182 e 183 que tratam da política urbana. A emenda se constituía de uma série de reivindicações com relação à problemática urbana. A massa popular almejava a solução desses problemas com poder de construir uma cidade mais justa e acessível a todos, com os mesmos direitos que eram privilégios de poucos. A população não lutava por um Plano Diretor que contemplasse essas soluções, e sim por ações concretas do Estado. Este teve como ato, responder às reivindicações e introduzir, na Constituição de 1988, o Artigo 182. Este colocou, mais uma vez, a figura do Plano Diretor como o fundamento para a realização das políticas públicas estabelecendo que a competência municipal para tratar da política de desenvolvimento urbano deve atender às diretrizes gerais fixadas em lei a ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e bem estar de seus habitantes. O Plano Diretor é o instrumento básico dessa política, obrigatório para as cidades com mais de vinte mil habitantes.

A partir da aprovação da Constituição, foram dez longos anos de luta pela aprovação

de normas que viessem a possibilitar a aplicação das novas políticas públicas. Essa foi viabilizada através do Estatuto da Cidade, aprovado em 2000, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Política Urbana da Constituição.

Oficialmente, estava lançada uma nova era de Planejamento Urbano com uma diferença: colocar os Planos Diretores como lei federal obrigatória para os municípios com 20.000 habitantes ou mais. Paralelo à luta pela regulamentação das Políticas Urbanas (Estatuto da Cidade,) algumas cidades, como São Paulo e Rio de Janeiro, começaram a formular Planos Diretores a fim de atender às exigências da Constituição. As propostas tentavam politizar os Planos Diretores com conceitos de reforma urbana, inculcando a justiça social no meio urbano através de instrumentos constitucionais.

Em São Paulo, a formulação do Plano - entregue à Câmara Municipal, em fevereiro de 1991 - procedeu com lançamentos e reuniões públicas que permitiam debates de propostas entre várias entidades da sociedade civil. O processo contou com conflitos, divergências e oposição entre os diversos setores e grupos, implicando uma série de debates, o que interferiu na finalização do processo. No Rio de Janeiro, o processo seguiu a mesma linha no que se referia a fazer valer as novas políticas públicas, sendo também uma formulação que não teve seu fim, devido aos conflitos políticos e, principalmente, por ser uma proposta dependente de regulamentações ainda inexistentes à época que se tornaram reais em momentos posteriores, dando luz ao Estatuto da Cidade, como visto anteriormente.

Ao longo da história, a responsabilidade do sucesso do planejamento urbano vem sendo atribuída aos planos diretores que são vistos como um poderoso instrumento para resolver os problemas das cidades, de ordem social, cultural, ambiental e econômica, onde há a idéia de que as deficiências urbanas, ligadas ao transporte, educação, saúde, poluição, podem ser sanadas dando o direito e acesso à cidade de maneira igual entre a sociedade. Em resposta às problemáticas não solucionadas, o Poder Público, suposto defensor dos interesses gerais da sociedade, transformou o que deveria ser o seu dever em metas, colocando-as à disposição dos planos diretores, apresentados através de um discurso ideológico, como capazes de orientar e organizar o futuro da cidade. Conforme Villaça (2004, p. 183):

Desde a década de 1930, vem-se desenvolvendo no Brasil uma visão do mundo urbano segundo a qual os problemas que crescentemente se manifestam nas cidades são causados pelo seu crescimento caótico – sem planejamento –, e que um planejamento “integrado” ou “de conjunto”, segundo técnicas e métodos bem-definidos, seria indispensável para solucioná-los. Essa é a essência da ideologia do planejamento que ainda perdura.

Segundo Oliveira (*apud* FARIA *et al*, 2006), o País não sofre da ausência de planos. Nesse sentido, é necessário observar a ocorrência de pelo menos três fatores que restringem o potencial de transformação do planejamento no Brasil:

1. Fator tecnicista – o excesso de tecnicismo torna a elaboração e a execução do plano uma atividade circunscrita a um pequeno grupo de pessoas;
2. Fator idealista – o distanciamento das reais necessidades e interesses da sociedade, o que favorece o estabelecimento de determinados privilégios;
3. Fator omissivo – a própria ausência deliberada (ou planejada!) do planejamento e do acesso à informação para a tomada de decisão dificulta o controle social e oculta os objetivos estratégicos dos grupos dominantes.

Muito do descrédito e inoperância desses planos, sejam eles de embelezamento, urbanístico, diretor entre outros, devem-se à generalidade dos mesmos por não trazerem ações em seus conteúdos. Historicamente, os planos tiveram um formato tecnicista ou, quando muito, elaborado com pequenas parcelas da comunidade. Um dos fatores que pode ser imputado ao insucesso de inúmeros deles é a falta de conhecimento e identidade da comunidade com o que foi planejado, ou seja, a falta do caráter político.

A problemática urbana ao longo da história veio tornando-se cada vez mais complexa e inaceitável por uma sociedade cada vez mais consciente. Paralelamente a isso, o conhecimento urbano veio sofrendo mutações desde o urbanismo até o Planejamento Urbano mesmo que ideológicas, mas também científicas e políticas.

Para Souza (2006), a função do Planejamento Urbano é ser uma estratégia de desenvolvimento urbano e juntamente com a gestão urbana contribuir para uma mudança social positiva². O Plano Diretor se insere neste contexto como uma das formas de expressão do planejamento. Ainda para o autor:

Planos são documentos consolidadores de uma dada estratégia de desenvolvimento urbano e, como tais, serão aquilo que dele fizermos-nem mais nem menos. Serão em fim um reflexo das prioridades, metas e relações de poder que neles encontrarão expressão concretas em muitos casos até mesmo legal (SOUZA, 2006:183).

No entanto, sob a égide do ideário da reforma urbana, Souza (2006) faz um alerta de que os planos não são os únicos meios de expressão concreta do planejamento urbano. Com isso, o autor situa os planos diretores no processo de planejamento ressaltando a sua importância

² Ver os conceitos de planejar e gerir urbanos e da mudança social positiva como desenvolvimento, no Livro Mudar a cidade, de Luiz Cezar de Queiroz Ribeiro.

de maneira mensurada sem o ufanismo historicamente discursado.

Os assuntos abordados neste item visam o começo de um entendimento da relação da cidade e da sociedade com os planos diretores no decorrer da história. Com o advento do capital estrangeiro ao Brasil, houve profundas transformações que caracterizaram a cidade capitalista, pela valorização da terra como mercadoria, sendo esta uma das condições dadas e necessárias para o início da industrialização. Essas questões foram fundamentais para o início de um processo segregativo na cidade, passando a fazer parte dela a divisão social e técnica do espaço, as classes. As suas contradições separam e hierarquizam os proprietários e os destituídos, exploradores e explorados, intelectuais e trabalhadores, e à essa ordem de prevaência o planejamento urbano bem como os planos diretores estão condicionados.

1.5 BREVE HISTÓRICO DA REGULAMENTAÇÃO URBANÍSTICA NO BRASIL: A RELAÇÃO COM A CIDADE E A SOCIEDADE

As cidades brasileiras expressam uma sociedade, que até então convivia com uma herança colonial, e em que há uma concentração de riqueza refletida em uma desigualdade sócio-espacial, tendo como principal causa a questão do acesso à propriedade da terra. A Lei das Terras é o início da regulamentação da propriedade fundiária até meados do século XIX. A terra, no Brasil, era concedida pela Coroa – as sesmarias, ou simplesmente ocupada. No período, a terra ainda não tinha valor comercial, mas essas formas de apropriação já favoreciam a hegemonia de uma classe social.

A Lei das Terras, de setembro de 1850, transformou-a em mercadoria nas mãos dos que já detinham “cartas de sesmarias” ou provas de ocupação “pacífica e sem contestação”, e da própria Coroa, oficialmente proprietária de todo o território ainda não ocupado, que, a partir de então, passou a realizar leilões para sua venda. Em outras palavras, pode-se considerar que a Lei de Terras oficializa a implantação da propriedade privada do solo no Brasil. Para ter terra, nesse período, era necessário pagar por ela.

Cria-se, com isso, uma forte influência no dinamismo de apropriação da terra urbana, onde aparecem as primeiras diferenciações entre o solo público e o, privado bem como os primeiros regulamentos de acesso à terra urbana, que, ao longo do tempo, vem garantindo o privilégio das classes dominantes. Tanto na cidade como no campo, a estrutura institucional e política de regulamentação do acesso à terra foi sempre implementada no sentido de não alterar a absoluta

hegemonia das elites.

A Lei de Terras, que fez com que a terra adquirisse estatuto de mercadoria, regulamenta também a importação de colonos europeus livres para trabalhar no Brasil com o intuito de serem empregados em locais dirigidos pela administração pública, estabelecimentos agrícolas e/ou formação de colônias nos locais que mais convierem. O problema assinala o início da substituição e da abolição da mão-de-obra escrava que, na época, se encontrava insustentável devido, entre outros motivos, às pressões externas capitalistas que já visavam à exploração do mercado brasileiro.

O fim da escravidão no Brasil estava mais vinculado aos fortes interesses comerciais da Inglaterra - potência hegemônica da época - que a ideais abolicionistas. A expansão comercial, imposta pela Revolução Industrial, fez com que aumentasse o interesse dos ingleses sobre o comércio brasileiro, e ocorressem as pressões, para impedir qualquer restrição a seus produtos e garantir o aumento do mercado, o que incluía também o fim da mão-de-obra escrava e a implantação do trabalho do assalariado. Conforme afirma Rolnik (1997, p. 23):

Naquele momento, o eixo dinâmico da economia brasileira estava na expansão do plantio e da comercialização do café, a princípio implantado no Vale do Paraíba, utilizando mão-de-obra escrava. A expansão do café em direção ao Oeste paulista demandava crescentemente braços em um momento em que o escravismo já estava insustentável tanto por pressões externas quanto pela ação do movimento abolicionista nacional. A questão da mão-de-obra tornou-se então, um dos grandes pontos de debate nacional, com a participação intensa dos cafeicultores paulistas na formulação de um novo projeto econômico para a nação, baseado no trabalho assalariado livre do imigrante europeu.

Com isso, a mão-de-obra escrava, aos poucos, passou a ser substituída pelos imigrantes europeus, que, assalariados e com livre trabalho, faziam valer a Lei de Terras, estabelecendo uma mudança de valores, onde o capital do ramo cafeeiro, que era representado pelo escravo, foi sendo gradativamente substituído pela terra. E a autora continua:

A Lei de Terras foi resultado desse processo, na medida em que, concedendo um estatuto jurídico, a terra poderia ser hipotecada, servindo de garantia para a contração de empréstimos bancários, em um momento em que estes se ampliavam como estratégia para a expansão dos cultivos (ROLNIK, 1997:p.24).

Com a valorização da terra como mercadoria, a qual uma classe dominante já tinha uso de parte deste capital, consolidou a divisão da sociedade em duas categorias bem distintas: os proprietários fundiários de um lado; do outro, sem nenhuma possibilidade de comprar terras, os escravos, que seriam juridicamente libertos apenas em 1888, e os imigrantes, presos a dívidas com seus patrões ou simplesmente ignorantes de todos os procedimentos necessários para obter o título de propriedade, representando, então, uma classe subalterna, cuja presença no País já atingia

grandes proporções. A proporção aumentou consideravelmente com a suspensão do tráfico negreiro e, em 1850, somente os escravos já eram cerca de 4 milhões.

O fim do tráfico e a libertação de escravos, antes mesmo da abolição, provocaram a migração daqueles para a cidade do Rio de Janeiro, que, com o advento da República, consolidou, ainda mais, seu crescimento. Ao final do século XIX, era a cidade mais populosa do Brasil com a população acima de 600 mil habitantes, o dobro da cidade de São Paulo.

Com a expansão cafeeira e o início da industrialização, a cidade de São Paulo obteve um crescimento bem acelerado, obtendo, ainda no início do século XX, o título de maior cidade do País. Com a nova condição, fizeram-se necessários investimentos urbanos que visavam a satisfazer as necessidades impostas pelo capital cafeeiro. O surgimento deste comércio, para atender a uma população urbana crescente e as atividades da construção civil e dos serviços urbanos, como a implantação de vilas operárias, a construção de reservatórios de água, a instalação de iluminação urbana a gás, linhas de bonde, entre outros, contava sempre com a presença marcante de empresas inglesas. Muitos fazendeiros começaram a transferir suas residências para mansões nas cidades.

Em um momento, em que as exportações de café passavam a participar mais intensamente do comércio internacional, adotou-se uma visão modernista tida como modelo as grandes cidades européias, visando a criar uma nova imagem da cidade com as grandes intervenções urbanas. Começou a ficar evidente a segregação urbana, buscando as elites esconder e afastar os problemas urbanos, como, por exemplo, a “higienização social”, devido à insalubridade, às epidemias, decorrentes da ausência de infra-estrutura, como, por exemplo, o saneamento básico e a violência, expulsando, então, da área central da cidade a classe pobre e oprimida. Foi quando houve os primeiros registros de cortiços, das ocupações dos morros por moradia e início da diferenciação sócio-espacial pela exclusão dos pobres pelos ricos. Já na época, as leis urbanas contribuía e oficializavam a segregação urbana a exemplo a ser citado o código de posturas e A lei do inquilinato. O Código de Posturas de São Paulo e do Rio, ainda no final do século XIX, já proibiam, por exemplo, os cortiços nas áreas urbanas centrais, e determinavam recuos para as construções que só podiam ser aplicadas em lotes de grande área, restringindo, assim, por meio da lei, a ocorrência de terrenos pequenos e mais baratos.

A Lei do Inquilinato de Vargas, que congelaria os aluguéis em 1942, apenas intensificou a segregação urbana dos pobres nos loteamentos de periferia, pois estimulou a propriedade privada do imóvel urbano, no lugar do aluguel, restringindo, com isso, ainda mais, o acesso à habitação.

Segundo Maricato (1997), com a oferta de moradia de aluguel declinando, e sem que o Estado suprisse a conseqüente demanda por habitações, restava à população pobre uma solução que, na prática, livrava tanto o Estado quanto o mercado da responsabilidade pela questão da moradia: a ocupação pura e simples das terras ou o loteamento das periferias, estimulado a chegada do transporte público sobre rodas, que garantia o necessário acesso, mesmo que precário, aos loteamentos mais distantes, que sequer recebiam a infra-estrutura urbana necessária. Estava começando a delinear-se o que seria a matriz do crescimento urbano no Brasil a partir de então.

Percebe-se ser histórico e não por acaso que existe uma concentração da infra-estrutura urbana no Brasil, sempre atendendo, como prioridade, à classe dominante. Ainda hoje ocorre, e com muita intensidade, a prática onde a função social do solo urbano está longe de ser plena na sociedade como um todo. Privilégio e valorização aumentam progressivamente à medida que os benefícios são aplicados, cada vez mais, nas áreas ocupadas pela classe, com altos ingressos, mostrando que o Estado tem fundamental importância no processo de concentração da infra-estrutura e como conseqüência, a supervalorização de determinados setores da cidade, aonde a especulação vinda do capital é resultado de uma “coincidência” de investimentos por parte do poder público sobre o privado.

A tradição urbanística brasileira, como foi visto, baseia-se em um Estado estruturado para ratificar a hegemonia das classes dominantes, onde se percebe, em alguns pontos, que a lei urbanística, como a Lei de Terras, os códigos de posturas, a lei do inquilinato, nem sempre foi determinante para a produção da cidade fragmentada no sentido de desigualdade social. Isso vem, ao longo do tempo, consagrando as condições sociais, econômicas, culturais, em que se tem encontrado o espaço urbano ou a sociedade a cada momento. Deste ponto de vista, atribui-se também este papel aos Planos Diretores que são tratados com uma visão tecnicista e tornados incompreensíveis e irrelevantes para os cidadãos comuns, porém adequados na função de destinar ou validar a cidade a favor das elites.

CAPÍTULO 2 - CRICIÚMA: DO ESPAÇO REGIONAL AO URBANO

2.1 CICLOS ECONÔMICOS NO MUNICÍPIO DE CRICIÚMA

A área em estudo está inserida no município de Criciúma, localizado no Sul do estado de Santa Catarina, distante 180km da Capital Florianópolis. A ocupação urbana do Município de Criciúma é peculiar no cenário urbano catarinense. Essa peculiaridade, na configuração urbana, apresenta-se como um reflexo de um processo histórico, aliando a posição geográfica aos seus aspectos sociais, econômicos e ambientais particulares a Criciúma.

O núcleo inicial da cidade de Criciúma foi fundado em terras do município de Araranguá, no dia 6 de janeiro de 1880, dito como o Núcleo São José de Cresciúma, com a vinda de 22 famílias de imigrantes italianos que, através da Companhia Americana Metropolitana de imigração, obtiveram concessão para o uso de terras devolutas da União.

Até o primeiro quarto do século XX, o Núcleo São José de Cresciúma desenvolvia-se economicamente com uma atividade exclusivamente agropastoril que passou a dividir e perder importância na economia local a partir de 1913, com a descoberta e a gradativa extração do carvão mineral, ganhando força com a construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina – E.F.D.T.C em 1919.

Com a nova infra-estrutura montada, visando à extração de carvão, cria-se uma nova dinâmica econômica que já reflete alterações no espaço com o fortalecimento de vias que interligariam a praça à ferroviária. Uma nova atividade, mesmo que inicialmente ainda rudimentar, se apropria da paisagem, produzindo transformações, no momento, pouco perceptíveis. As técnicas de produção de carvão, devido a alterações nas demandas de oferta e à procura do mercado, exigiam cada vez mais a corrida contra o tempo. O aumento da tonelagem produzida, ao longo da história, também contou com diversas transformações que evoluíram as técnicas de lavra e beneficiamento.

A existência de carvão, no estado de Santa Catarina, é conhecida desde meados do século XIX, e sua exploração iniciou mais precisamente no ano de 1860, na localidade conhecida atualmente como o município de Lauro Müller, situado ao norte do município de Criciúma.

A descoberta do carvão, na então Vila de São José de Cresciúma, no ano de 1893, pelo colono imigrante Giácomo Sonego, em lotes coloniais de sua propriedade, ocorreu de forma

inesperada³ Sua atividade exploratória foi insuficiente até 1917. No mesmo ano, a CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá S/A) instalou-se no núcleo Santo Antônio, sendo este um núcleo secundário a oeste da Vila de São José, que pertencia ao município de Araranguá.

A companhia instalou-se evidentemente com o intuito de explorar as jazidas de carvão detectadas na região Sul do Estado e também de explorar industrialmente o processo produtivo carbonífero. Até o ano de 1919, a produção da CBCA esteve impossibilitada de alcançar o índice de produção que sua estrutura permitia devido à falta de infra-estrutura e de incentivos.

Com o conflito mundial, o Governo de Wenceslau Braz (1914-1918) promoveu uma série de incentivos e benefícios, dentre eles o comprometimento do poder público federal quanto ao uso de carvão mineral em todos os seus serviços, como: redes ferroviárias, embarcações da marinha mercante e de guerra, companhias de iluminação. A implantação do ramal ferroviário, interligando o porto de Laguna às minas de São José, entrou como principal benefício, considerado indispensável ao pleno funcionamento do escoamento da produção do carvão mineral. Esta ferrovia tornou-se de fundamental importância para a expansão da atividade carbonífera realizada na zona do vale do Araranguá.

A partir desse momento, a CBCA, que tinha como primeira e única unidade mineradora a mina Paulo de Frontin, passou a abrir nova frente de exploração com a mina Wenceslau Braz, aberta a poucos metros da primeira, ambas localizadas na encosta do morro Cechinel, bem próximas ao núcleo da Vila. Vale dizer que, na época, existiam algumas outras unidades mineradoras precursoras da mineração em Criciúma, mas que, devido a suas pequenas proporções, não disputavam no mercado igualmente, tendo algumas destas, mais tarde, feito contrato com a CBCA no pagamento de *royalties* em troca da exploração do carvão nas pequenas propriedades. Com isso, o setor carbonífero em Criciúma contava com uma grande empresa de mineração, a CBCA, e pelo menos uma meia dúzia de outras pequenas empresas.

A nova forma econômica, introduzida na Vila de São José, provoca alterações sócio-espaciais, verificando-se, nos fluxos e caminhos existentes e formados pelo modelo pioneiro agropastoril, uma nova função: servir de escoamento da produção mineral. Fortalecida pela estrada de ferro, que tornou linha de transporte de cargas e pessoas, atraiu uma maior diversificação de atividades para o local, direcionando o crescimento através de seu leito. Verifica-se também divisões social, econômica e espacial, determinadas pela função diferenciada entre o núcleo de São José,

³ Ao verificar que após atear fogo na coivara, sob as cinzas, ardiam em brasa algumas pedras, que produziam uma fumaça preta e esquisita e um cheiro bastante diferente do da madeira queimada.

dito como sede do direito, onde se exerciam a religião, a política, o comércio, e o núcleo secundário Santo Antônio, voltado ao local de trabalho e principal ponto da produção econômica.

Com o término do conflito mundial, mais precisamente no início da década de 1920, a inserção do carvão estrangeiro, que se caracterizava como produto de melhor preço e qualidade, dificultou a concorrência do carvão nacional, gerando, assim, a primeira crise carbonífera. O setor da mineração, então, passa por adaptações às condicionantes mundiais e nacionais do entre – guerras, bem como a aplicação de medidas alternativas, para manter a sustentação e o desenvolvimento através da abertura de mercados internos.

Com a difusão da indústria carbonífera, em 1922, foi criada a Sociedade Carbonífera Próspera, ao leste do núcleo principal (Núcleo São José), contrapondo-se ao Núcleo Santo Antônio, configurando-se, assim, um novo núcleo secundário.

Em 1924, a implantação da estação ferroviária de passageiros reforça, ainda mais, a ligação entre a praça do núcleo principal e a ferrovia, iniciando a expansão da malha viária devido à movimentação mais intensa de pessoas, ao fortalecimento do comércio e serviços, valorizando as ruas existentes e consolidando outras. Em 1925, a vila de São José de Cresciúma, até então distrito, alcança sua emancipação. A partir do final daquela década, efetivamente, começa a se perceber a arquitetura da cidade ou a arquitetura que a faz cidade, quando a ocupação dos espaços social e urbano da cidade passam a ser definidos. Conforme afirma Balthazar (2001, p. 39):

A arquitetura das casas, de um estilo típico italiano passa a incorporar, nesta nova fase de prosperidade, um estilo art decó. Este estilo incorpora-se à paisagem da cidade, juntamente com uma mistura de formas e estilos de outras obras arquitetônicas – o estilo eclético.

Naquele momento, a vila passou a adquirir traços de urbanidade que, junto aos núcleos secundários, iniciando o futuro de uma grande estrutura urbana, tendo a atividade carbonífera como principal moduladora da sociedade local e do espaço já tido como o centro da mineração no Estado de Santa Catarina. No fim desta mesma década, apesar dessas medidas, o setor carbonífero foi atingido pela crise de 1929, que se alastrou pelo mundo. Os resultados contabilizados envolveram a interrupção de grande parte da produção de carvão na região mineira de Santa Catarina, a paralisação ou o fechamento de unidades de produção e a demissão de funcionários.

A pressão dos empresários mineradores da região carbonífera sobre o Governo Federal, durante o período de Getúlio Vargas, resultou, em 1931, em medidas protecionistas que estabeleciam que o carvão importado somente pudesse ser adquirido mediante a aquisição do carvão nacional correspondente a 10% do montante importado, que em 1937, foi elevado a 20%.

Essa resolução permitiu e induziu significativa expansão da produção de carvão que, por sua vez, fortaleceu este setor no Brasil. Baltazar (2001, p. 40) afirma:

Com a nova obrigatoriedade de consumo do carvão, as empresas mineradoras existentes aumentaram sua produção. Outras novas empresas tiveram que ser abertas para atender a demanda do mercado nacional. Isto faz com que aumente também a oferta de mão-de-obra aumentando com isso a expansão urbana do núcleo central. Esta mão-de-obra vinha principalmente da área rural e ia sendo absorvida nas frentes de trabalhos das minas.

Outro importante fato que contribuiu para o grande aumento na produção carbonífera foi a Segunda Guerra Mundial, pois, após um ano de seu início, a indústria carbonífera catarinense contava com aproximadamente trinta empresas de mineração.

Com a Segunda Guerra Mundial, a circulação dos produtos estrangeiros no Brasil, tornou-se escassa e, visando a reverter este quadro de falta de produto, a economia nacional adotou uma política de substituição de importados, tendo como foco inicial a criação de um parque siderúrgico nacional, a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), em Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro, que viria, após o término de sua ampliação, a aumentar a demanda nacional por carvão mineral. Para atender a essa demanda, fez-se necessário o beneficiamento do carvão bruto para a obtenção do carvão metalúrgico ou siderúrgico, fato que trouxe, junto à implantação da CSN, a instalação da Usina Termelétrica de Capivari (U.T.E.) e do Lavador de Carvão de Capivari, situados no então Distrito de Capivari, município de Tubarão, a nordeste de Criciúma. O fato trouxe à cidade um número significativo de operários correspondente à demanda necessária exigida pela indústria carbonífera. Com isso, a população urbana duplicou-se, passando de 4.340 habitantes, em 1940, para 8.014 habitantes, em 1950, caracterizando forte expansão urbana.

A demanda de produção de carvão necessitou absorver muita mão-de-obra. Nessa época, as próprias companhias carboníferas passaram a investir na habitação para seus empregados. Instaladas próximas às minas, relativamente afastadas do centro urbano, formaram vilas, caracterizadas como zona de expansão urbana. Os fluxos e a acessibilidade direcionados às empresas mineradoras foram determinantes para o assentamento dos mineiros em seu entorno, com a formação das vilas operárias, a base para os futuros bairros em momentos posteriores. Em 1956, a cidade apresentava uma ocupação mais densa ao norte, à margem direita do rio Criciúma, fato decorrente da grande concentração de minas naquela área, configurando-se um centro urbano com usos e funções bem diversificados.

Com o encerramento do conflito mundial, retornaram os padrões normais de trocas mundiais, reintegrando o carvão estrangeiro ao mercado nacional. Esse reaparecimento do carvão

estrangeiro, aliado à perda de alguns dos importantes setores consumidores, devido à substituição de carvão por óleo diesel, causou talvez não propriamente uma crise, mas um momento de equilíbrio entre produção e consumo, que sucedeu, em 1953, uma série de medidas traduzidas por novas políticas econômicas. Então, a ação do Estado foi amplificada com o Plano do Carvão Nacional, visando à regulamentação dos processos de produção, beneficiamento e distribuição do carvão nacional, a fim de melhor aproveitá-lo.

O Plano do Carvão Nacional visava a solucionar a crescente demanda desse combustível sólido, provocada pela expansão de numerosas indústrias, especialmente a usina siderúrgica de Volta Redonda. Além disso, o início da eletrificação das ferrovias em escala apreciável estimulava também o uso do carvão para a produção de energia termoelétrica. Esse plano foi prorrogado por Juscelino Kubitschek (1956-1961) até o ano de 1970, por meio de um novo plano denominado “A Meta do Carvão Mineral”. Este objetivou atender ao programa de governo “50 anos em 5”, acelerando os diversos setores, como o automobilístico e a construção civil, que demandavam produtos de base e, conseqüentemente, o aumento dos níveis de produtividade do setor siderúrgico brasileiro. Isso ocasionou o atendimento aos novos parâmetros de consumo e de produção, o reaparelhamento do setor carbonífero e o reequipamento das ferrovias e portos existentes.

Em decorrência disso, aumentou o consumo de carvão energético em Santa Catarina, a partir da instalação, em 1957, da SOLTECA (Sociedade Termelétrica de Capivari) nas proximidades do então U.T.E., Capivari no Distrito de Capivari em Tubarão. Até o início da década de 70, a indústria do carvão passou por um longo processo de mecanização por conta do subsídio financeiro dado pelo governo que visava a aumentar a produção carbonífera, mas que veio a gerar uma crise social não esperada de imediato.

Com isso, mais uma vez o governo tomou medidas e, nesse caso, com solução rápida, através de incentivos financeiros pelo BNDS (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Iniciou-se, assim, a diversificação industrial, com o desenvolvimento da indústria cerâmica, com maior destaque. Foi quando se instalou na cidade a Cerâmica Criciúma SA, que abriu espaço para outras empresas do mesmo ramo também se instalarem, fato que levou a cidade a ser considerada a “Cidade do Azulejo”.

Com a mecanização das minas, inicia-se uma grave crise social na indústria carbonífera. Muitos mineiros são demitidos. Para amenizar o problema, o Governo concede incentivos financeiros, através do BNDE, estimulando a instalação de novas indústrias. Com estes incentivos, inicia a diversificação industrial, diversificando a economia da Região. O Sul do Estado passa agora a contar, além das indústrias da mineração, com as indústrias cerâmicas, têxtil, metalúrgicas e posteriormente de plásticos, entre outras (RODRIGUES, 1998:24).

A crise mundial do petróleo, no início da década de 70, mostra, no mundo todo, uma escassez de petróleo e derivados, provocando a supervalorização do carvão brasileiro, a principal alternativa de combustível naquele momento. Este fato, aliado à rápida expansão urbana, que já vinha acontecendo pela diversificação industrial em consequência da mecanização das minas, foi o momento de maior expansão urbana da história da cidade que já contava, no início desta década, com 81.451 habitantes. Essa expansão urbana vem acompanhada por uma série de transformações ligadas à produção do espaço urbano.

A partir de 1970, a cidade sofre profundas transformações ligadas diretamente à alteração e à modificação do espaço urbano. Como foi visto, o período reflete o momento econômico pelo qual passava o município, onde várias modificações de base técnico-produtiva, relativas à mecanização das minas, permitiram um processo intenso de exploração e elevados índices de produção de carvão mineral que se manteve até meados da década de 80.

Paralelamente a esse período de elevados índices, verifica-se uma grande produção industrial com a presença das indústrias cerâmicas, de plásticos e metal-mecânicas, marcando o período de maior diversificação econômica. Na época, a estrutura geral da cidade já havia sido definida, a área central passava por um processo de densificação e alguns núcleos populacionais já haviam assumido uma certa independência, configurando subcentros, como o Rio Maina, a noroeste, Pinheirinho, a sudoeste, e Próspera, a leste do centro urbano.

Na década de 80, com a falta de moradia, há a inserção no tecido urbano do grande conjunto habitacional, para suprir a falta de moradia. A partir de 1985, o setor carbonífero sofreu grave crise, tendo como reflexo inicial o declínio dos altos índices registrados até então. Isso se deu em decorrência da perda de espaço do carvão nacional no consumo das siderúrgicas do País, que aumentaram a proporção do uso de carvão estrangeiro, e também devido à recessão que se abateu no setor da construção civil, atingindo diretamente as indústrias de cimento, totalmente dependente do carvão energético.

A crise agravou-se em 1988, com o início da queda das medidas protecionistas que tiveram naquele ano, no governo Sarney, o corte do subsídio do transporte do minério. O fim do protecionismo aconteceu com as duras medidas tomadas pelo governo Collor, em 1990, quando se permitiu o livre comércio do carvão estrangeiro.

Nesse período, a crise da indústria encontrava-se na pior situação de sua história, acarretando grandes caos econômico e social devido ao elevado número de desempregados (cerca de 15.000 mineiros). Com isso, iniciava-se um processo de renovação do modelo econômico, para tentar suprir o excedente de mão-de-obra gerado pelo alto índice de desemprego que teve como

marco o aparecimento da indústria da confecção, com crescente presença na economia local até hoje. A indústria da confecção iniciou com pequenas empresas que se tornaram para muitas famílias, que antes dependiam da mineração, a principal fonte de renda.

Atualmente, o setor carbonífero continua com pouca ainda continua em crise, embora tenham sido tomadas algumas medidas para que o ramo do carvão pudesse manter-se.

Muitos problemas urbanos, ao longo da história, foram herdados, persistem e vêm se reproduzindo sobre o espaço da cidade. Parte da história, ao longo de sua trajetória, tem contado com a conivência do poder público pressionado ou talvez aliado ao setor privado.

2.2 O ESPAÇO REGIONAL E A POLARIZAÇÃO DE CRICIÚMA

A região sul catarinense no século XVIII, já apresentava uma rede urbana formada pelas cidades de Laguna, Tubarão e Araranguá, núcleos formados e colonizados, a partir do século XVII, por imigrantes açorianos em consequência dos conflitos entre portugueses e espanhóis pelo controle da região sul do Estado e pelos Vicentistas, em decorrência da presença dos paulistas em busca de índios e gados. A principal via de comunicação entre esses povoados ocorria através da orla marítima. Em fins do século XIX, esta região se caracterizava como a zona litorânea do sul da Província de Santa Catarina, que se consolidava como área de ocupação antiga, habitada principalmente por pescadores.

O interior da região, em territórios mais afastados da orla, na direção oeste, caracterizava-se como uma região hermética praticamente em estado original, não fossem alguns caminhos de uso dos tropeiros que se deslocavam entre a região serrana e o litoral. Geograficamente, este território corresponde à bacia dos rios Araranguá, Urussanga e Tubarão, limitados, a leste, com o oceano, e a oeste, com a serra geral. Estas eram terras devolutas da União que passaram a ser o lócus de várias colônias implantadas por iniciativa do Governo Provincial de Dr. Alfredo de Escagnole Taunay, o Visconde de Taunay, após a visita deste ao vale do Tubarão, em 1876.

O processo de colonização se deu inicialmente no médio vale do Tubarão, primeiramente com o núcleo colonial de Azambuja e, posteriormente, com outros três núcleos: Canela Grande, Pedras Grandes e Armazém, que, em conjunto, constituíram a colônia de Azambuja. O processo de colonização se expandiu em meados de 1878, com a vinda de imigrantes italianos, que se instalaram do alto vale do Urussanga. Em 1879, uma nova leva de imigrantes italianos se instalou nas terras já colonizadas anteriormente e a outra parcela restante fundou, em terras do vale do

Araranguá, o núcleo de São José de Cresciúma, fechando-se, assim, um primeiro estágio de colonização proposto pelo governo da Província de Santa Catarina.

Em 1885 inicia-se uma segunda etapa do processo de colonização que se deu novamente sobre as terras da bacia do Urussanga, entre os núcleos São José e Urussanga dando origem ao núcleo colonial Alciolli de Vasconcelos, também conhecido como núcleo Colonial Cocal. Em 1891, houve a ampliação das terras de concessão do núcleo São José, com cinco novas linhas de colonização: a Linha Cabral, a Linha Batista, a Linha Antas, a Linha Três Ribeirões e a Primeira Linha Rio Sangão, também a noroeste com o núcleo de Nova Veneza. Esse fato veio a beneficiar a colônia de São José, a qual possuía uma difícil comunicação com a colônia de Azambuja, que, na época, era a sede de toda a zona Colonial da Província e o principal ponto articulador com Tubarão e Laguna, os dois principais centros da região sul. Essas novas frentes de colonização abriram um território de consumo, onde foi facilitada e viabilizada a comercialização dos excedentes agrícolas dos colonizadores já instalados. A partir daí, o núcleo colonial de São José começou a se fortalecer como centro, estabelecendo novas e mais acessíveis áreas de contato nos vales do Araranguá e Urussanga.

Com a elevação a Distrito de Araranguá, o núcleo São José caracterizou-se como o principal em relação a outros secundários, que se configuraram naquela parte da região do vale, estabelecendo-se uma comunicação mais intensa através da abertura de uma estrada para se interligar com sua Sede Municipal. Essa estrada deu continuidade à que partia da colônia de Urussanga em direção ao núcleo São José. Sobre a estrutura fundiária dos lotes coloniais, foi aberta outra importante via que visava a interligar o núcleo São José à sede da colônia de Nova Veneza, acompanhando o vale do Rio Maina. Desta forma, estava configurada a estrutura viária colonial e o início da trajetória de uma vila a caminho de uma polarização. Até praticamente meados da segunda década do século XX, a colônia de São José se desenvolvia essencialmente através da atividade agropastoril, apesar de o carvão já ter sido descoberto, mas representava uma renda secundária para poucos colonos.

Nas primeiras décadas, a Vila passou a ter novas relações de mercados conseguidas com o fortalecimento e a configuração de local de compra e venda em maior diversidade e pela melhoria nas condições das vias. Isso inclui a abertura da via de ligação a Jaguaruna, que correspondeu à extensão da via que acessava ao núcleo secundário da Linha Antas, sendo esta uma nova alternativa para se chegar a Tubarão e a Laguna com menor tempo de deslocamento. A conexão com estes dois maiores centros do Sul do Estado permitiu maior recepção e difusão das notícias,

o que passou a colocar informações acerca dos depósitos carboníferos existentes na vila São José em termos regional e até mesmo nacional, pois o porto de Laguna era um forte articulador comunicador da época.

O carvão já havia sido descoberto e extraído no vale do Tubarão, a partir de 1884, dada a concessão ao Visconde de Barbacena para a exploração do carvão e para a construção da estrada de ferro. Em 1884, foi inaugurado o primeiro trecho da estrada de ferro Dona Tereza Cristina, entre o Porto de Laguna, Imbituba e a região de Minas, no Atual Município de Lauro Müller, onde se localizavam as primeiras minas. Essa experiência durou até 1887, quando, por motivos técnicos, foi inviabilizada a extração pela difícil concorrência com o carvão estrangeiro. Uma segunda experiência com o carvão se inicia durante a primeira guerra mundial com dificuldade de circulação do carvão estrangeiro no País, o que aumentou o interesse pelo carvão nacional. Este novo momento teve como importante marco a fundação de três grandes companhias mineradoras: a Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá, em 1917, a Companhia Carbonífera Urussanga (CCU) e, em 1922, a Companhia Nacional Mineração de Carvão Barro Branco. Um dos principais problemas para viabilizar a atividade carbonífera era o transporte, o que foi resolvido com o prolongamento da estrada de ferro construída para o primeiro ciclo não sucedido do carvão na região do Alto Vale do Rio Tubarão.

Este novo ciclo do carvão teve as mineradoras localizadas na região das bacias dos rios Urussanga e Araranguá, cuja maior concentração de minas se deu na vila de São José de Cresciúma, onde, em 1919, chegou a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, após algumas etapas de prolongamento. A ferrovia ia sendo ampliada à medida que eram abertas as novas minas na região. A grande responsável pelo início desta estrutura da atividade mineira foi a firma “Lage e Irmão”, que detinha a concessão das antigas reservas antes pertencentes ao Visconde de Barbacena.

Esta empresa tinha grande participação nas ações da CBCA, além de ser a proprietária da já também mencionada Carbonífera Nacional Barro Branco, bem como a autorização para reter os direitos sobre a estrada de ferro que, a partir desse momento, atingiu os novos territórios das regiões de Araranguá e Urussanga. Sendo assim, na década de 40, a rede ferroviária e as minas já estruturavam toda esta região carbonífera, sobre a qual se desenvolveu toda a rede urbana do Sul de Santa Catarina.

Naquela década, a hierarquia urbana do Sul do Estado já havia se alterado, e Laguna já não se configurava como o principal centro comercial, tampouco como principal porto articulador da região Sul do Estado com o resto do território Nacional, perdendo espaço para o porto de

Imbituba, que passou a ser o principal ponto articulador de mercadorias e, em particular do carvão. Tubarão, que era o principal centro industrial, começou a perder espaço para Criciúma, para quem, gradativamente, o município de Araranguá também passou a perder espaço. Na década de 70, Criciúma já se configurava como o maior centro da mineração, pois continha, em seu território, a maior reserva carbonífera do País e, conseqüentemente, a maioria das minas.

Essa conjuntura, historicamente, veio a favor de uma polarização de Criciúma e de uma estruturação regional do sul do estado de Santa Catarina. Para Villaça (2001, p. 20): “A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral - eventualmente até da mercadoria força de trabalho”.

Essas foram condições que estiveram plenamente presentes com a introdução da atividade mineira sobre o território Sul do Estado. A mão-de-obra foi atraída para as frentes de trabalho das minas e, assim, a cidade de Criciúma, no decorrer do ciclo da mineração, tornou-se o principal ponto de convergência dos fluxos migratórios que partiam das cidades vizinhas, como: Araranguá, Laguna, Jaguaruna. Esses fluxos tinham a ferrovia como a principal via de comunicação por onde também se deslocavam, além de pessoas, diversas mercadorias, sobretudo o carvão.

Até a década de 80, a cidade de Criciúma foi-se desenvolvendo ao ponto de se tornar o principal pólo da região sul de Santa Catarina, o maior centro de comércio, de serviços e industrial. Essa conjuntura histórica permitiu que, a partir da cidade de Criciúma, se desenvolvesse o maior centro urbano desta região que está rompendo os limites atuais do município com um poder estruturador intra-urbano. Villaça (2001, p. 20) continua, ao diferir o espaço regional do intra-urbano:

O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho - os que ali trabalham - com os de consumidores - os que ali fazem compras e vão ao serviço.

Nesse sentido, Criciúma polariza diferentes níveis de espaço: o regional e o intra-urbano, que, por sua vez, rompem a fronteira territorial da região urbanizada da cidade. Conforme Villaça (2001), a estruturação do espaço intra-urbano é dominada pelos deslocamentos do ser humano, enquanto portados de mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor (mais do que pelo deslocamento das mercadorias em geral ou do capital constante). Para tanto, o mencionado autor ainda afirma que assim aparece a questão da localização e especificamente a localização urbana,

aquele na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: o que envolve deslocamentos do produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo.

A região urbanizada referida, corresponde à área urbana conurbada correspondente à zona urbana de Criciúma com os municípios vizinhos de Nova Vaneza e Forquilha, antigos núcleo coloniais, Içara, e Siderópolis os quais obtiveram maior destaque ao se caracterizarem como núcleos de mineração (Figura 3, p.64).

Dentro desse pensamento a respeito do espaço regional e do intra-urbano, pretende-se demonstrar, na seqüência, como se deu a estruturação urbana de Criciúma.

No item a seguir, analisa-se os relacionamentos, sem grandes pretensões, alguns efeitos e formas espaciais, a exemplo da forma urbana e da mancha urbana, das direções de crescimento, da verticalização dentre outros aspectos, com as propostas dos planos diretores. Este trabalho será focalizado sobre o recorte da área urbanizada correspondente à área de abrangência dos planos diretores que se concentram sobre a área urbana do município de Criciúma, porém considerando a dinâmica intra-urbana.

Figura 3: Área urbana da região de Criciúma

2.3 A FORMAÇÃO URBANA EM CRICIÚMA

2.3.1 Período até 1957

Historicamente, a indústria de extração do carvão foi um forte elemento estruturador do espaço urbano de Criciúma. Para Villaça (2001, p. 33):

Estrutura, quando se refere a espaço urbano, diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais) das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais.

No sentido de construção da cidade, o Estado teve significativa presença na produção da cidade, particularmente com relação ao protecionismo, ao setor carbonífero, e ao setor industrial de grande porte, dadas as diversas situações de medidas do governo.

A implantação de medidas pelo governo desde Wenceslau Braz (1914-1918), que comprometia o governo no uso do carvão nacional, bem como a implantação da ferrovia para o escoamento da produção, aumentou não somente o capital como também a exploração do trabalho humano e a abertura, por meio de decretos do governo Federal, de novas frentes para o mercado interno. A demanda proporcionada por medidas protecionistas do Estado fez com que, historicamente, a produção capitalista tivesse a necessidade de absorver muita mão-de-obra, produzindo um excedente, reproduzindo o capital e mantendo a reserva. A entrada do capital industrial de mineração em Criciúma teve como marco a instalação e implantação de duas minas: a Paulo de Frontin e a Wenceslau Braz, implantadas praticamente junto ao núcleo inicial da cidade, entendido hoje como o centro da cidade de Criciúma.

Com o intuito de demonstrar em que contexto histórico se encontrou, cada plano diretor será apresentado durante o processo de urbanização de Criciúma, da estruturação e de sua espacialização com o auxílio de mapas. Estes demonstrarão o núcleo urbano inicial e a sua evolução, através dos mapas da expansão urbana demonstrados separadamente, por período.

O núcleo inicial da cidade de Criciúma foi fundado em terras do município de Araranguá, no dia 6 de janeiro de 1880, dito como o núcleo São José de Cresciúma, com a vinda de vinte e duas famílias de imigrantes italianos que, através da Companhia Americana Metropolitana de Imigração obtiveram concessão para o uso de terras devolutas da União. A malha urbana da cidade desenvolveu-se sobre a estrutura fundiária proposta por essa companhia que dividiu uma gleba em diversas colônias, medindo 250m de largura por 1000m de comprimento. A gleba teve como

principal ponto de referência um rio que teria sua nascente no mesmo local situado dentro de uma das colônias, este rio, mais tarde, se apropriou do nome da cidade, tornando-se o Rio Criciúma (Mapa 2, p. 68).

O núcleo São José de Cresciúma (atual centro de Criciúma localizado na praça central Nereu Ramos) e o núcleo Santo Antônio (atual bairro Santo Antônio), junto a outros núcleos da região, foram importantes na economia local do início do século XX. Até a transição da mudança do modelo econômico, a cultura agrapastoril era a principal atividade local. O núcleo São José se sobressaiu aos outros e se tornou o centro de trocas de mercadorias e o excedente da produção agrícola. A acessibilidade a esse núcleo favoreceu a caracterização de centralidade. As principais vias, que interligavam as colônias da região, cruzavam-se no núcleo São José. O sentido norte/sul fazia a ligação entre Urussanga e Araranguá; o sentido leste/oeste, a ligação entre Linha Anta e Mãe Luzia (Mapa 3, p. 69).

Os serviços e comércios, necessários ao desenvolvimento da região concentraram-se nesse ponto que permitiu uma maior aproximação entre as colônias da região. Já no início do século, o núcleo São José deu sinais de um maior desenvolvimento e expansão urbana com relação aos demais núcleos. Esse ponto de cruzamento se torna o de encontro, com intenso movimento de idas e vindas de pessoas entre às colônias vizinhas. O espaço foi sendo produzido, tendo, como fato marcante, a instalação de um comércio de secos e molhados que vendia o excedente agrícola local, iniciando-se, assim, a configuração de um lugar de trocas e convívio social apropriado pela população. Nesse ponto, a parada era obrigatória para o reabastecimento das conduções da época em que se fazia por tração animal, que dependia da pastagem em abundância existente neste local. Vale dizer que essa pastagem é conhecida como capim Criciúma, fato que deu origem ao nome da cidade. A estruturação urbana se deu a partir de um espaço funcional que, primeiramente, foi tido como local de pastagem para gado e cavalos como meio de transporte e, posteriormente, transformou-se em campo de futebol, o qual veio a ser delimitado por ruas que marcariam sobre esse espaço, a praça da localidade, hoje a praça Nereu Ramos, principal praça do centro urbano e da cidade.

A economia agrapastoril começou, gradativamente, a perder espaço para a extração do carvão a partir de 1913; no entanto, a nova atividade foi insuficiente até 1917. A mineração incipiente começou ampliar sua escala de produção com a Implantação no núcleo Santo Antônio, da CBCA (Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá) que tomou frente na atividade carbonífera local. O quadro mudou com a implantação da estrada de ferro Dona Teresa Cristina, que foi

prolongada a partir de Tubarão até o núcleo São José, mais precisamente até o oeste do núcleo Santo Antônio. A partir de então, a atividade mineira recebe as bases para o início de um processo de produção capitalista e grandes transformações ocorrem nos níveis local e regional, atingindo diferentes escalas. Este trabalho se aterá às alterações em nível local onde se tratará da formação do espaço urbano. Os núcleos São José e Santo Antônio já se destacavam sobre os demais. Ambos, mesmo que ainda incipientes, davam início a uma estruturação sócio-espacial.

O espaço do trabalho, devido à localização da primeira mina, instalou-se no núcleo Santo Antônio, enquanto as funções de sociabilidade, como: cultura, comércio, e religiosidade, predominaram no núcleo São José. Assim, uma hierarquia de sub-centralidade e centralidade começou se configurar. Um segundo subcentro começou a se formar no lado leste da cidade a partir da implantação da carbonífera Próspera. Com a existência de duas grandes mineradoras, o município Criciúma já era o maior centro de mineração do estado de Santa Catarina.

A CBCA e a carbonífera Próspera, que mineravam nas duas extremidades do Morro Cechinel, localizado a sul do centro, estendendo-se em direção ao bairro Santo Antônio e Próspera, abriram novas frentes de trabalho. A técnica de lavra do carvão, na época, tinha como condição a extração em encostas, onde o acesso ao minério se fazia com maior facilidade. Assim, a encosta do morro Cechinel sofreu um processo intenso de mineração e, além da atuação da CBCA e da carbonífera Próspera, nestas condições, também operavam várias minas de menor porte (Mapa 4, p. 68).

Essa dinâmica econômica transcorria, correspondente a uma nova fase de exploração de carvão no Sul de Santa Catarina, mais especificamente na região de Criciúma, que vigorava, no momento, em detrimento da exploração do carvão ocorrida no século anterior, na região da bacia do rio Tubarão. A estrada de ferro entra com um papel primordial para o desenvolvimento produtivo que estava se constituindo. Em 1923, a ferrovia já fazia parte desse processo, passando pelo núcleo de São José de Criciúma, atingindo a cidade de Araranguá.

Mapa 2 - Núcleo inicial São José de Cresciuma e a estrutura fundiária colonial

Mapa 3 - Núcleo inicial São José de Criciúma

Mapa 4 - Concentração das minas até a década de 40

Com a estação ferroviária, que foi implantada em 1924, foram fortalecidas as características de urbanidade no centro urbano que estava se configurando, agregando outras à centralidade que estavam se formando no núcleo São José de Cresciúma. A estação era o ponto de embarque e desembarque; de carga e descarga. Ali ficava o principal ponto articulador de mercadoria e onde boa parte do carvão produzido era carregada nos vagões dos trens. Toda a produção escoava através das ruas da cidade até a estação. Além da estação, existiam outros pontos articuladores de mercadorias e pessoas que se faziam através das caixas de embarques da Mineradora Próspera e da CBCA, no bairro Santo Antônio. Com a ferrovia, houve uma maior concentração dos fluxos de pessoas e mercadorias que se deslocavam, indo e vindo com maior facilidade e capacidade, atingindo novos territórios e ampliando a região formando uma nova integração entre outras regiões.

Toda essa dinâmica econômica foi fundamental para promover um desequilíbrio regional no que se refere às condições dadas por esse sistema produtivo que teve como consequência a migração de pessoas das cidades vizinhas a fim de trabalharem como mineiros. A ferrovia teve, ainda, um papel crucial na formação da centralidade do local, permitindo a rápida comunicação com a região. Essa via de acesso tornou-se o meio de transporte, em que passou a circular, além do carvão tido no início do século como a principal mercadoria, variados tipos de mercadorias necessárias também à sociedade local e à regional. Verifica-se que, até 1957 (Mapa 5, p. 72), a ocupação urbana teve uma conformação linear no sentido leste/oeste, considerando-se que se deu junto à ferrovia. Pôde-se perceber, nessa conformação até 1957, como os núcleos iniciais tiveram papel importante na estrutura urbana que estava se configurando.

A condição de cidade capitalista estava empregada sobre o território urbano de Criciúma. A centralidade se consolidava com a presença da ferrovia, da estação e com a concentração das minas na encosta do morro Cechinel, contíguo ao lado sul do centro da cidade. A malha urbana do núcleo começou a se desenvolver sobre a estrutura fundiária das colônias. Em 1924, o núcleo São José deixou de ser distrito do município de Araranguá e alcançou a emancipação.

A seguir denominaremos o “núcleo” como Criciúma, que passou a constituir um município com o território correspondente aos atuais territórios de Nova Veneza, Içara e Forquilha. O núcleo São José será tomado como o centro ou a área central da cidade ou do seu espaço urbano.

Mapa 5 - Expansão urbana até 1957

O núcleo Santo Antônio será entendido como o bairro Santo Antônio, pois as proporções tomadas já permitiam e eram apropriadas dessa maneira.

Segundo Villaça (2001), em fins da década de 20 e início da de 30, a atividade mineira já era a principal moduladora da sociedade e do espaço no município de Criciúma, onde já se tornava perceptível a estratificação social no território da cidade. Observando-se o mapa 5, da Expansão Urbana até 1957 (p. 71), as regiões do bairro Vera Cruz, ao sul, do bairro Operária Nova, a oeste, e Mina Brasil, a leste tornaram-se essencialmente habitadas por trabalhadores mineiros. Estes, junto à urbanização do bairro Santo Antônio (antigo núcleo Santo Antônio), e os bairros vila Operária Velha (atual bairro Santa Bárbara) e vila da Próspera, respectivamente implantada pela CBCA e Carbonífera Próspera no início de suas atividades exploratórias, formavam uma periferia de classe trabalhadora daquele centro urbano. Essa situação perdurou até meados da década de 40, quando as mineradoras começaram a tomar outros rumos.

O protecionismo do governo federal sempre esteve ao lado da atividade mineira, desde a década de 1930. A mineração nacional, desde então, tinha como subsídio à manutenção de sua exploração a cota obrigatória de 20% de todo montante de carvão adquirido pelo governo federal. Essa política paternalista perdurou até os anos 80, com duas grandes injeções de investimentos que surtiram efeito relevante na produção do espaço urbano de Criciúma.

Com a Segunda Guerra Mundial e a política de substituição de importados, a demanda de carvão aumentou consideravelmente, como foi visto no capítulo II. Novos subsídios foram dados para o incremento das mineradoras e para a instalação de novas companhias que, gradativamente, foram abertas, deslocando-se para as regiões ainda mais periféricas, enquanto a área central da cidade mantinha suas características e continuava crescendo.

Este fato trouxe à cidade um número significativo de operários correspondentes à demanda necessária exigida pela indústria carbonífera e, com isso, a população urbana duplicou, passando de 4.340 habitantes, em 1940, para 8.014 habitantes, em 1950, caracterizando forte expansão urbana. Naquela época, como forma de manter a força de trabalho as mineradoras passaram a investir na habitação para seus empregados, instalando vilas operárias próximas às minas, que, relativamente, já se encontravam afastadas do centro urbano, caracterizando zonas de expansão urbana. Os fluxos e a acessibilidade direcionados às empresas mineradoras foram determinantes para o assentamento dos mineiros em seu entorno, com a formação das vilas operárias, que foram a base para os futuros bairros em momentos posteriores.

Paralelamente a essa crescente de unidades mineradoras, houve um incremento na

estrutura ferroviária, pois as novas frentes de mineração atravessaram as fronteiras do município. A partir de 1947, o novo ramal que visou a atingir a região de Treviso e Siderópolis, situados a noroeste de Criciúma, começou a funcionar. Sub-ramais atenderam, respectivamente, à Mina União, localizada mais a oeste, e à Mina do Mato, localizada ao sul do centro, mais precisamente ao sul da encosta do morro Cechinel.

Uma estrutura ferroviária se configurou no município fixada às minas que se alastraram pelo território e pelas caixas de embarque de carvão, que se tornaram comuns na articulação do minério, localizadas em vários pontos da ferrovia. Atendo-nos ao Mapa 5 (p. 72), pôde-se verificar como a atividade mineira estava estruturada. Ao se conhecer o processo histórico, torna-se perceptível o que a forma da mancha urbana tem a revelar. A porção maior da mancha urbana estende-se ao longo da ferrovia, apresentando maior amplitude no centro e nas extremidades leste e oeste. A maior amplitude do centro afirma a predominância do processo de urbanização desde o núcleo inicial que adquiriu características de núcleo principal, em melhor condição geográfica, tanto no período agropastoril como no período da Mineração.

Em 1956, a cidade apresentava a ocupação mais densa no lado norte do centro em função da apropriação do espaço ocorrida e em contraponto ao lado sul, que tinha a ferrovia como barreira. Os usos e funções, como: o comércio, os serviços, os administrativos, a cultura, a religiosidade e a apropriação dos espaços públicos, em particular a praça Nereu Ramos, consolidou a centralidade da área, configurando-se, assim, a parte do território mais multifuncional da cidade. Nos arredores do centro, abriu-se a periferia de seu território ao uso industrial de vários ramos dentre eles o de pisos e azulejos com a instalação da indústria cerâmica Santa Catarina, antiga CESACA, ainda em 1947, a qual se localizava no lado oeste.

Esta fábrica e a cerâmica Cocal Ltda - atual Cerâmica ELIANE - localizada no atual município de Cocal do Sul, representavam os investimentos no sul de Santa Catarina devido a este estar sendo um momento de substancial crescimento econômico proporcionado pela produção carbonífera. A implantação desse tipo de setor industrial, na região, teve como fator fundamental a grande disponibilidade da argila, matéria-prima encontrada e extraída com o carvão. Algumas indústrias da época, instaladas em regiões ainda mais periféricas para aquela época, instalaram-se ao sul da cidade no atual bairro São Luiz.

A amplitude da mancha urbana, localizada na Próspera e no bairro Santo Antônio, revela o início das subcentralidades. A porção da mancha urbana localizada isolada ao norte do centro junto ao morro Cechinel, revela o local da implantação das minas, a partir da década de 40, onde

se deram primeiramente esses deslocamentos que tiveram a CBCA como uma das precursoras na busca por novas frentes de mineração.

A pequena porção de mancha urbana, no atual bairro Pinheirinho – que primeiramente era tido como pertencente a localidade Santa Augusta formada na época dos núcleos coloniais - iniciou-se a partir da estação ferroviária implantada em função da conexão entre a linha tronco da ferrovia e o ramal com destino a Treviso. Este local tornou-se um importante ponto articulador que divergia diretamente para três locais distintos da região.

Ainda, apresenta-se no mapa a estrutura que estava montada na década de 50 com o novo ramal de acesso a Siderópolis e a Treviso, as principais minas e as localizações das caixas de embarque de carvão, alocando-se, assim, os elementos que foram indispensáveis para a futura expansão urbana que estava por vir. Na mesma década, mais precisamente em 1957, foi inaugurado o aeroporto Leoberto Leal que, na época, ainda se encontrava relativamente distante da zona urbana, localizado ao sul da Operária Velha, no atual Bairro Santa Bárbara. Nesse mesmo ano, foi aprovado o primeiro plano de Criciúma.

Com base em Nascimento (2004), verifica-se que a extração, o embarque e o transporte passaram a atuar, respectivamente, como locais de permanência, articulação e circulação. A extração concentrou os trabalhadores em seu local de trabalho, nas minas e no local de moradia com as vilas operárias. O embarque, além de ser fundamental para a articulação do carvão, também se torna o ponto de parada do trem, de embarque e desembarque e articulador de outras mercadorias, retendo a concentração de pessoas. O transporte ferroviário possibilita, além da circulação do carvão, a circulação de outras mercadorias e pessoas permitindo maior acessibilidade e aproximação. Essa foi uma das condições dadas ao processo de urbanização dos núcleos iniciais na década de 1920, à disposição para promover novos núcleos urbanos.

2.3.2 Período 1957-1978

A partir da década de 50, a atividade mineira, aos poucos, passou a se localizar nas regiões leste, oeste e norte da cidade. A mineradora Próspera detinha grande parte da concessão de uso das terras da região leste do município, a CBCA detinha o domínio da região norte e, no lado oeste da cidade, localizavam-se a Mina Metropolitana, Carbonífera Catarinense, Carbonífera União e Companhia Boa Vista, bem como suas respectivas vilas operárias (Mapa 6, p. 77).

A partir de 1956, o “Plano Nacional do Carvão”, que se estendeu até a década de 70

já com “A Meta do Carvão Mineral”, levou as mineradoras a aumentar a produção do carvão para atender ao crescimento industrial nacional e, conseqüentemente, o processo produtivo passou por um longo período de mecanização. Esse processo, gradativamente, dispensou o trabalho feito manualmente, onde o homem tem sua função substituída pela maquinaria da modernização das minas, tendo-se, assim, um reflexo na sociedade como um todo com o início do desemprego, haja vista que a maior parcela da população se tratava de operários mineiros.

As condições de mão-de-obra disponível e os incentivos do Governo, através de financiamentos pelo BNDES, foram vistos pelo capital industrial como potenciais para o início de uma inversão de capitais que proporcionou o início da diversificação industrial no município. A dinâmica urbana até então se relacionava quase que exclusivamente em torno da produção carbonífera e, à medida que as participações dessas novas atividades produtivas foram se tornando relevantes na economia local, paralelamente novas funções foram surgindo no espaço da cidade.

Com isso, indústrias de grande porte começaram a se instalar no território do município que, predominantemente, foram implantadas nas regiões sul e leste da cidade. No início da década de 1970, a Br 101 foi inaugurada e, a exemplo do que havia acontecido no início do mesmo século, com a abertura da região carbonífera para o “mundo” através da ferrovia, ocorreu a reabertura, através da rodovia, aumentando e flexibilizando a acessibilidade em níveis regional, estadual e nacional, integrando-se diretamente à malha rodoviária do País.

A conexão da malha viária da cidade com a nacional se fez através da rodovia SC 444, que cortou o atual município de Içara, que correspondeu ao primeiro acesso asfaltado entre Criciúma e a Br101, inaugurado em 1973. No mesmo ano, foi aprovado, na Câmara Municipal, o primeiro plano diretor de Criciúma.

Mapa 6 - Expansão urbana entre 1957 -1978

Em 1976, começou a funcionar a Avenida Axial sobre o antigo leito da ferrovia que foi deslocada para o lado sul da cidade. Com isso, o bairro Pinheirinho passou a ter forte ligação rodoviária com a Próspera, intensificando a acessibilidade e a aproximação entre as regiões leste, oeste e centro da cidade. Essa reestruturação viária fez com que, geograficamente, as regiões sul e leste da cidade se tornassem os pontos mais estratégicos para a instalação de indústrias. Na região leste, instalaram-se a CECRISA - Cerâmica Criciúma S/A, Indústria de plásticos Canguru, a INZA e a IMBRALIT. Na região sul no Bairro São Luiz, a Cerâmica Eliane e, junto à rodovia Luis Rosso, via secundária que interliga a cidade à Br101, a qual foi pavimentada em meados de década de 70, instalou-se uma segunda unidade da ELIANE entre a 1ª Linha e o Morro Estevão.

No decorrer do período, o sistema produtivo carbonífero passou a dividir espaço com outros setores. A atividade carbonífera alcançou o seu auge, o município recebeu o título de “Capital do Carvão” e do Azulejo”, demonstrando a proporção atingida pelo desenvolvimento do setor cerâmico em Criciúma e na região. Observando-se a mancha urbana até 1978 no mapa (Mapa 6, p.77), percebe-se o aumento expressivo da urbanização do bairro Próspera a partir da década de 1957. No início deste período, a atividade mineira era o principal agente modulador do espaço urbano como um todo; no entanto, a partir de meados da década de 70 um novo agente também passou a ter relevância sobre esse espaço, principalmente no que se refere ao da região leste, onde grande parte dos novos setores industriais se instalaram.

A carbonífera Próspera, como empresa mineradora, foi a principal responsável pela produção do espaço desta região até a diversificação econômica do município de Criciúma, quando novos ramos industriais entraram como motor na continuidade da formação urbana. A diversificação industrial é consequência do crescimento econômico por que passou o município em função do desenvolvimento industrial carbonífero. A gênese dessa diversificação se deu na década de 40, no entanto ganhou força na década de 70, com o setor cerâmico.

Como a grande expansão urbana ocorrida durante a década de 70 e meados de 80 teve relação com a implantação do BNH pelo Regime Militar, houve a estruturação da indústria cerâmica. Isso se deu para atender ao mercado interno da construção que foi aquecido em função do grande número de programas habitacionais permitido pelos financiamentos através do Sistema Financeiro de Habitação - SFH. Como se sabe, a grande acumulação do setor carbonífero até aquele período fez com que as indústrias do ramo procurassem a inversão de capitais em outras frentes de produção, a exemplo principalmente da indústria cerâmica. Esse processo de diversificação tornou a região da “Grande Próspera” um território de indústrias de grande porte.

A instalação da CECRISA - Cerâmica Criciúma S/A do grupo Freitas entrou em operação em 1971, bem como empresas do ramo de produtos plástico, a exemplo da INZA e da CANGURU, pertencentes ao grupo ZANATTA, passando a ser um novo motor de produção e reprodução do espaço da região leste da cidade.

O ramo da indústria metalmeccânica surgiu para atender a outros ramos mais desenvolvidos, como os de mineração e cerâmico, caracterizando-se uma indústria metalúrgica que seguiu os caminhos dos ramos industriais supracitados. O início da diversificação industrial se deu a partir 1959, com a instalação na Grande Próspera da SIDESA - Siderúrgica Criciúma LTDA - principal empresa deste ramo atualmente com o nome de COOPERMETAL. Esta empresa, devido a um momento de grave crise, tornou-se cooperativa, levando cerca de 130 funcionários a assumir sua administração desde o início do ano 2000.

Toda essa diversificação ocorrida teve uma conseqüente alteração tanto demográfica quanto no processo de urbanização, que, segundo Vieira (2001), passou de 45,03%, na década de 1960, para 90,45%, conforme censo de 1991. O grande número de trabalhadores é atraído à região da “Grande Próspera” devido a tal concentração de trabalho proporcionado pelas indústrias. Paralelamente, cresce o interesse e a procura por lotes urbanos, já que, naquele momento, as novas indústrias não mais ofereciam moradia aos seus trabalhadores, a exemplo do que historicamente vinha acontecendo por parte das mineradoras que, na época estavam deixando de oferecer habitação a seus funcionários. Ainda segundo Vieira (2001), a Carbonífera Próspera, naquele momento, estava vendendo a maioria de seus lotes e casas, tendo preferência os seus empregados.

Observando-se a mancha urbana, percebe-se um aumento expressivo na região leste da cidade e na região oeste no Rio Maina onde estavam instaladas a maioria das mineradoras, com Carbonífera Catarinense como a principal responsável pela expansão urbana.

A produção do espaço, nas décadas de 70 e 80, reflete o grande volume de capital em circulação proporcionado pela diversificação industrial e pela mecanização das minas, as quais, no período, alcançaram o auge da produção de carvão. Essa nova dinâmica econômica atraiu um grande número de contingente de trabalhadores para a cidade, havendo, assim, um incremento populacional urbano de mais de 200%, passando de 27.905 habitantes, na década de 60, para 96.332, na década de 80. Conseqüentemente, no decorrer daquele período, foi ocorrendo uma crescente demanda por lotes e moradia, o que abriu uma frente para a atuação dos agentes imobiliário nas produções habitacional e de loteamentos. No período, houve o início do processo

de verticalização do centro da cidade.

Com base nos dados apresentados no mapa, que demonstra os loteamentos licenciados entre 1957 e 2004 (Gráfico 1, p.81), foi possível verificar que, a partir da década de 60, os maiores índices de aprovação aconteceu entre 1975 e 1980, onde a amplitude desses cinco anos demonstra um crescimento expressivo com relação aos anos anteriores.

No mesmo período, a produção de moradia e de loteamentos também se fez através da atuação do Estado que visou a atender principalmente a demanda habitacional pela crise social desencadeada com o início da mecanização das minas, onde um grande contingente de trabalhadores passaram de empregados a desempregados.

O novo sistema produtivo industrial, que se desenvolveu principalmente a partir de meados da década de 70, não foi capaz de absorver a maioria da mão-de-obra disponível, tampouco a atuação do Estado conseguiu resolver a questão do acesso à terra para o contingente excluído. Foi a partir dessa década que se tornou visível o início das ocupações informais, período em que o panorama atual dos loteamentos irregulares no território do município começou a ser traçado. Considerando-se a demanda por terra para moradia, a produção de loteamentos com a participação do Estado foi muito pequena, não dando cota de suprir a necessidade da população de menor renda. A partir da década de 60, deu-se início a intervenção do Estado com a implantação de alguns loteamentos populares.

Como pôde ser visto no mapa da evolução urbana do período entre 1957 a 1978 (Mapa 6, p. 77), na região oeste se deu a implantação do loteamento Cidade dos Mineiros, com quinhentas casas financiadas pelo BNH - Banco Nacional de Habitação - e construídas pela COHAB/SC - Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina. Entre as décadas de 70 e 80, uma série de outros loteamentos populares foram implantados, como: os loteamentos Mineira Nova, o Pró-Morar I e II, São Francisco, parte do Bairro Boa Vista, parte do bairro São Defende, parte norte do bairro Metropolitana e o Catarinense, também localizados na região oeste da cidade, além do loteamento Mina 4 localizado ao sul da cidade, como pode ser verificado no mapa 6.

Esses loteamentos, mesmo tendo sido implantados há 20, 30 ou 40 anos, ainda representam comunidades de baixa renda. Não por acaso foram implantados em sua maioria a oeste da cidade, onde a diferenciação do espaço urbano de Criciúma, no decorrer da história da mineração, gradativamente foi sendo clarificada.

Gráfico 1 - Loteamentos licenciados - 1950 a 2003

Segundo Vieira (2001), a diferenciação do espaço, na grande Próspera ficou evidente a partir da década de 80, quando os investimentos públicos sobre esta região passaram a valorizar mais a sua parte central, onde a maior parte das obras de urbanização foi implantada, fazendo com que o solo urbano se valorizasse mais do que nos seus arredores. Essa diferenciação do espaço também historicamente já tinha o centro como a região mais valorizada da cidade.

No entanto, entre as periferias, isso também se tornou gradativamente perceptível, onde o lado oeste tornou-se a região menos valorizada da cidade, tendo como contraponto a região leste que, dentre todas as regiões do município, exceto o centro, foi a que concentrou os maiores investimentos. A maior concentração de minas, a leste da cidade, o processo de mecanização das minas, bem como a liberação dos trabalhadores mineiros ao desemprego, a partir da década de 60, trouxeram conseqüentemente, uma maior demanda necessária àquela região, sendo este fato uma das hipóteses da implantação e da localização dos loteamentos nesta região.

As obras e os investimentos públicos, aos quais Vieira (2001) se refere, correspondem principalmente aos de urbanização, iniciados em fins da década de 70. Esses deram um embelezamento nos principais pontos da cidade com a construção de praças, quadras esportivas, bem como novas escolas, centros comunitários e postos de saúde. Essa fase de obras trouxe uma auto - estima à cidade como um todo e marcou a época do centenário da cidade, comemorado em 1980.

Como marco da comemoração uma grande obra arquitetônica e estrutural veio oferecer à sociedade cricumense os usos administrativo, com a nova sede da prefeitura o Paço Municipal; o cultural, com o teatro; o esportivo e de lazer, com o ginásio municipal e o simbólico, com o monumento da colonização, que também abriga um museu. Tais equipamentos foram implantados sobre a área do antigo aeroporto Leoberto Leal que havia sido desativado em 1978 e transferido para o sul da região oeste da cidade, o atual aeroporto Diomício Freitas, que se encontra, atualmente, no território do município de Forquilha. O teatro, a Prefeitura, o ginásio e o monumento compõem um conjunto de equipamentos sobre a área que foi transformada no “Parque Centenário”.

A década de 70 foi marcada pelas administrações municipal de Algemiro Manique Barreto e do sucessor Altair Guidi, época em que ocorreram profundas transformações urbanas tanto pela obra da avenida Axial que, na mesma década, recebeu o nome de avenida Centenário, pelo parque Centenário, marco do início de uma transformação e reestruturação viária na cidade entre as décadas de 70 e 80.

Além dessas transformações, as construções do novo aeroporto, como também as

ocupações urbanas irregulares, no período, ganharam as maiores proporções da história do município.

Atendo-se novamente ao mapa da evolução urbana (Mapa 6, p. 77) percebe-se que a expansão urbana continuou ocorrendo ao longo do antigo leito da estrada de ferro e atual avenida Centenário, cujo lado norte tinha como delimitação o morro Cechinel. No lado sul da avenida Centenário, a expansão urbana se deu com expressividade a partir do Centro em direção ao bairro Pinheirinho. A expansão teve como indutor a implantação do aeroporto Leoberto Leal, a partir de 1957, e integrou o bairro São Luiz ao Centro. Nesse bairro, devido à presença de algumas indústrias, desde a década de 50, foi criada uma área industrial o que caracterizou o seu traçado viário em xadrez que se estendeu em direção ao norte, no atual bairro Michel. Ainda, no lado sul da avenida Centenário, a partir do Centro, em direção à Próspera, a expansão urbana não teve alteração expressiva. A cidade se limita com o morro Casagrande mais próximo ao centro e tem também como barreira uma grande área detida pela carbonífera Próspera que manteve o local sem função urbana até fins da década de 80.

2.3.3 Período: 1978-2000

No início da década de 80, a cidade atravessou um período de grande produção industrial tanto pelas mineradoras quanto pelas indústrias cerâmicas, de plásticos e metal-mecânicas frutos do processo de diversificação industrial que já vinha ocorrendo desde o período anterior. Novas indústrias de grande porte se instalaram, principalmente na região sul da cidade, a exemplo das Cerâmicas DE LUCCA, ELDORADO, ao longo da Rodovia Luiz Rosso, e PORTINARI, na Br 101.

Novos loteamentos populares são implantados pelo poder público, a exemplo do Pro Morar III e da Nova Esperança.

Tendo em vista a dimensão da mancha urbana (Mapa 7, p.84) nesse período, pôde-se verificar a presença de um tecido urbano no mínimo duas vezes a superfície do período anterior. Isso demonstra que, em 20 anos, de 1978 ao fim do segundo período, houve uma expansão urbana expressivamente elevada com relação aos quase 80 anos do período inicial, considerado desde a fundação do núcleo, em 1880 até 1957.

Mapa 7 - Expansão urbana entre 1978 a 2000

A partir de 1985, a região começa a sentir os efeitos da crise que vinha afetando o país, quando o combate à recessão leva o Governo Federal a tomar medidas de reorientação da administração da dívida externa e a consequente revisão da política energética que atingiu diretamente o setor carbonífero, resultando na perda de espaço do carvão nacional no consumo das siderúrgicas do país, devido ao aumento da proporção do uso de carvão estrangeiro que gerou uma brusca e grande queda de consumo do produto que não era capaz de competir com o importado, bem como maiores níveis de desemprego da história registrados nos anos seguintes.

A crise agravou-se em 1988, com o início da queda das medidas protecionistas que tiveram como marco, no governo de José Sarney, e o corte do subsídio do transporte do minério. O livre comércio do carvão estrangeiro, em 1990, levou a região carbonífera à pior crise de sua história, acarretando grandes caos econômico e social, devido ao elevado número de desempregados (cerca de 15.000 mineiros).

O incremento da expansão urbana para oeste e leste da cidade foi expressivo no período. No decorrer da formação do espaço urbano de Criciúma, foi-se configurando a diferenciação do espaço em função da má distribuição dos investimentos e da degradação do meio ambiente urbano em detrimento do natural.

Como foi visto anteriormente esta diferenciação tanto é sentida num âmbito de cada região da cidade, como comentou Vieira (2001), com relação à Próspera, que vale para outros casos, como num âmbito global, o que cada vez mais vem se agravando e se diferenciando. A região mais central da cidade, ao longo da avenida Centenário continuou crescendo. No entanto, a barreira do morro Cechinel, em sua extensão para o oeste, entre o bairro Mina do Mato e Santo Antônio, foi vencida, onde o terreno é mais ondulado com inclinações mais suaves. Verifica-se que, no Centro e na região da Próspera, a expansão urbana faz forte pressão sobre o morro, o que acontece também com o morro Casagrande, em seu lado norte, junto ao Centro e à Próspera. Ao sul do Centro, a expansão urbana basicamente se limita à estrada de ferro.

Tendo isso em vista, percebe-se que a continuidade de expansão urbana no período se deu menos a partir do centro, ou seja, dando continuidade à expansão do centro, e muito mais nas periferias leste e oeste da cidade, contrariando os períodos anteriores, onde a expansão, a partir do centro, foi maior com relação à expansão da periferia dos respectivos períodos. A cidade, no último período, expandiu-se mais nas periferias e, ainda mais, na região oeste, onde a urbanização se deu mais fragmentada com vazios urbanos correspondentes às áreas degradadas e às urbanizadas. A expansão horizontal do centro, que se inibiu, foi compensada com a expansão

vertical, solo criado, sendo o período de maior verticalização, fato que veio a ocorrer a partir da década de 60. A produção de edifícios estava em seu auge e, desde 1999, veio sendo regulamentada, bem como a cidade como um todo pelo Plano de 1999.

Como um todo, percebe-se que boa parte do tecido urbano envolveu a atual avenida Centenário que se configura como um eixo estruturador, formando uma espécie de arco viário, ligando leste a oeste da cidade. Porém, como já vinha acontecendo com a ferrovia, separando a área urbana em lado sul e lado norte, desta nova via. Ainda, por ser um elemento histórico, demonstra toda sua importância a partir, principalmente, da implantação da ferrovia, em 1919. A partir da implantação da avenida percebe-se uma maior expansão da periferia da cidade mais expressiva a oeste e a noroeste da cidade.

Com intuito de demonstrar a diferenciação do espaço ou sinais de um processo segregativo, apresenta-se, a seguir, uma análise sobre o mapa de distribuição de renda (Mapa 8, p. 87 e tabela 1, p. 88) onde é possível verificar o território do município de Criciúma, dividido em 10 regiões administrativas, e as respectivas rendas per capita, apresentadas em quatro faixas de salários.

Mapa 8 - Mapa de distribuição de renda individual

Tabela 1- Renda per capita por região administrativa

Analisando-se os valores extremos da faixa salarial, notam-se concentrações. As regiões que apresentam as maiores e mais relevantes porcentagens de pessoas que recebem até um salário mínimo estão localizadas nas regiões 7, 8, 9 e 10, que correspondem ao quadrante sudoeste da cidade. A menor porcentagem de pessoas, que percebem até um salário tem um valor bem abaixo dos demais, localizam-se na região 4, na área central da cidade. Para o nível de 1 a 3 salários-mínimos, observa-se que os valores são mais equilibrados, havendo porcentagens maiores e relevantes nas regiões 10 e 1. Dentre as regiões que apresentam a maior porcentagem de menores faixas salariais, destaca-se o quadrante sudoeste da cidade, que, conseqüentemente, apresenta a maior quantidade de pessoas que recebem os menores salários. Com relação às maiores faixas salariais, a porcentagem de pessoas que percebem de 7 a 10 salários-mínimos ou mais de 10 salários é consideravelmente maior nas regiões 4, no centro da cidade, seguido das regiões 5, 3 e 2, respectivamente, a leste e norte da cidade.

Essa análise não pode ser tomada com precisão, mas confirma a presença de índices mais elevados de salários nas regiões que têm contato com a (região) mais central da cidade, bem como a presença dos menores índices concentrados no quadrante sudoeste da cidade. A idéia é demonstrar que é possível perceber um desequilíbrio na cidade como um todo, onde o quadrante sudoeste vem historicamente sendo uma grande região da cidade diferenciada da demais. A mecanização das minas e a crise dos anos 80 são fatos históricos que produziram uma reserva de trabalhadores e, conseqüente, o aumento da classe de baixa renda que tiveram como refugio a periferia da cidade, o que inclui o quadrante sudoeste.

Na década de 70, essas classes se deslocaram principalmente para a região oeste da cidade, onde ocorreram os principais investimentos em habitação popular, como pode ser revisto com o auxílio do mapa da expansão urbana do período entre 1957 e 1978 (Mapa 6, p.77). A ocupação periférica se deu também por meio de invasões, tendo como principal alvo as terras públicas que eram provenientes de parcelamentos e terras das carboníferas.

Na década de 80, a crise, no setor mineração e cerâmica, agravou, ainda mais, a situação, e a região leste também passou a sofrer ocupações irregulares, onde a indisponibilidade de terras públicas colocou as terras particulares como alvo de invasão. Dessa forma, as terras da carbonífera Próspera se tornaram o principal alvo de ocupação. Historicamente, como pôde ser visto no mapa 6, a área oeste da cidade, mais especificamente a região 10, sofreu as primeiras intervenções urbanísticas entre as décadas de 60 e 70, no que diz respeito à implantação de loteamentos populares, onde se deu a implantação do loteamento Cidade dos Mineiros, com quinhentas casas financiadas pelo BNH- Banco Nacional de Habitação - e construídas pela COHAB/SC -

Companhia de Habitação do Estado de Santa Catarina. Entre as décadas de 70 e 80, uma série de outros loteamentos populares foram implantados, como: Mineira Nova, São Francisco, Boa Vista, Pro Morar I e II, na vila São Sebastião (bairro Catarinense), Nova Esperança, no bairro Santa Luzia (São Defende), Jardim Montevideu da COHAB, Vila Manaus, o Mina 4.

Estes loteamentos, mesmo tendo sido implantados há 20, 30 ou 40 anos, ainda representam comunidades de baixa renda. Percebe-se, com esta análise, que as regiões oeste e sul, enfocadas até o momento, como já vimos, compostas pelas regiões 10, 9, 8, 7 parecem estar abrigando a maior parte da população de baixa renda da cidade. Complementando essa análise, far-se-á uma breve leitura do mapa das áreas de ocupações irregulares (Mapa 9, p. 91 e Tabela 2, p.92), que apresenta as áreas ocupadas irregularmente. Estas, apesar de estarem presentes em todo o território do município, mostram uma distribuição desequilibrada ao verificar-se que a região oeste abriga a maior parte dessa população (cerca de 50% das áreas irregulares).

Dentro dessa região, é visível a grande concentração das áreas irregulares, que compreendem a regiões 9 e 10, apresentando uma forte concentração. Além das ocupações irregulares, a situação ambiental é das mais graves, com a degradação do meio ambiente pelas minas e áreas de rejeito piritoso com alto comprometimento ao meio ambiente natural e ao urbano. Parte dessas áreas foi usada para a produção habitacional de baixa renda, através de favelas, invasões já anteriormente mencionadas e são os locais de convívio desta parcela da sociedade, uma paisagem que demonstra as precárias condições de moradia.

O setor carbonífero foi principal elemento na estruturação sócio-espacial da cidade de Criciúma e da região como um todo. O espaço urbano de Criciúma demonstra um perfil que resultou quase que exclusivamente em função do setor carbonífero, aliado sempre à ação do Estado, que atua, tendenciosamente, a favor do capital e pouco dos interesses coletivos da sociedade. O planejamento macro-econômico do governo federal para a economia Sul Catarinense teve reflexos na diversificação da produção local e o conseqüente inchaço populacional, degradação do meio ambiente no decorrer da década de 70 e 80.

Mapa 9 - Áreas ocupadas irregularmente

Tabela 2- Situação das áreas ocupadas irregularmente

A crise de 1989 trouxe uma progressiva desaceleração da economia, levando ao aumento de desemprego e aos bolsões de miséria nos arredores da cidade. Isso ocasionou processos e formas no espaço, a exemplo da segregação sócio-espacial, principalmente no que se refere aos vários níveis de moradia. Segundo VIEIRA (pag113), o espaço construído tem correspondência com o volume de capital em circulação na economia criciumense, que, principalmente, pelo investimento direto do Estado, fortaleceu o setor industrial, possibilitando, a partir da sua reprodução ampliada, a diversificação e o conseqüente incremento da massa assalariada nos vários níveis, que assumem uma correspondente diferenciação no espaço.

No decorrer dos anos, com centralidade do centro e as subcentralidades dos bairros, vêm sendo produzido nestas regiões espaços diferenciados e mais infra-estruturados entre as demais regiões da cidade, onde há sucessão e sobreposição de investimentos privados e Estatais que elevaram o valor da terra. No centro da cidade, são encontrados os metros quadrados mais caros da cidade, comparáveis aos mais caros do Brasil. A área central tornou-se o mais farto campo de atuação do mercado imobiliário, onde os promotores agiram de maneira contundente na forma e na imagem da cidade. Esse espaço passou a ser caracterizado principalmente pela verticalidade das edificações. Hierarquicamente, sob o ponto de vista do valor da terra, nos subcentros, também foram produzidos metros quadrados mais baratos em relação ao centro, mas elevados com relação ao seu entorno.

Os valores da terra se diferenciam entre o centro e a cidade, entre os subcentros e entre os subcentros e seu entorno, revelando diferenciação do espaço em várias escalas. Apesar de toda a centralidade na área central de Criciúma, a desconcentração da cidade foi precoce em relação às demais cidades brasileiras, sendo esta uma condicionante devido ao modelo econômico local, onde a produção habitacional desenvolveu-se primeiramente por conta dos detentores dos meios de produção e, em áreas periféricas nem tanto determinadas pelo baixo valor da terra, e sim pela proximidade as minas. Estes espaços, em geral, proporcionavam aos trabalhadores mineiros condições de vida aceitáveis, porém ainda longe de serem boas, devido à falta de infra-estrutura. Com a formação, formaram-se microestruturas urbanas dentro da macroestrutura da cidade.

CAPÍTULO 3 - OS PLANOS DIRETORES DE CRICIÚMA

3.1 PLANO DE 1957

Como foi verificado no capítulo 2, que tratou de expora evolução política e econômica no município de Criciúma, ao fim da Segunda Guerra Mundial, a economia internacional voltava aos padrões normais de troca junto ao retorno do carvão estrangeiro no mercado nacional. Tal fato, também causou um desequilíbrio na economia nacional e teve como consequência a reação do Estado em combatê-la com políticas econômicas que reativassem o setor carbonífero. Foi quando o Governo Federal, na época presidida por Getúlio Vargas, cria o Plano do Carvão Nacional que foi encaminhado ao Congresso, em agosto de 1951. O plano visava a incentivar a extração do carvão nacional, a fim de diminuir a dependência de fontes energéticas estrangeiras.

Com isso forma-se a Comissão Executiva do Plano Nacional do Carvão (CEPCAN), que tinha como uma de suas metas a elaboração de um Plano Diretor para o município de Criciúma.

Dentre as ações da CEPCAN, a partir de 1953, previam-se modificações de comportamento, adequando à sociedade normas de higiene e de saúde pública, justificando, assim, a elaboração do primeiro Plano, o qual seria denominado Plano Urbanístico.

Em 13 de julho de 1953, a Prefeitura Municipal de Criciúma lançou um edital que se referia a concorrência pública para a elaboração de um plano urbanístico. O Engenheiro Victor Dequech venceu a concorrência, que foi oficializada e aprovada pela lei nº 107 (Anexo 1), em 22 de setembro de 1953. Esse profissional trabalhou com técnicos da escola de planejamento modernista/racionalista. No dia 3 de julho de 1957, foi sancionada a lei nº 208 (Anexo 2) e aprovada pelo então Prefeito Addo Caldas Faraco. O Plano Urbanístico foi elaborado na gestão do Prefeito Paulo Preis (1951-1955).

O plano pôde ser elaborado, aproveitando-se a necessidade de uma base cadastral para a cidade prevista pelo PNC.

Não se tem conhecimento de que tenha havido algum diagnóstico aprofundado do município ou da região para subsidiar a formulação deste plano, que pouco considerou os aspectos sócio-espaciais, e sem participação alguma de moradores da cidade.

Segundo os jornais da época, as discussões a respeito do plano diretor foram exclusivamente técnicas entre a equipe contratada e alguns políticos, empresários e comerciantes

locais.

No plano elaborado, previa-se uma nova ordenação viária, com a proposta de um traçado diferenciado por suas alterações e remodelações. Observando o plano (Mapa 10, p. 96), verifica-se a possibilidade de se dar um novo desenho ao tecido urbano, alterando o traçado e inserindo áreas verdes em alguns pontos da malha viária. Caso se leva em conta a atual situação da cidade, as propostas são bastante pertinentes.

Dentre as propostas viárias, destaca-se a avenida junto ao leito da ferrovia, que, na época, cortava a área central da cidade, configurando, ao longo da ferrovia, uma avenida com duas pistas para veículos automotores em sentidos opostos. Na área prevista para a implantação da idéia, está, atualmente, implantada a avenida Centenário, o principal eixo viário e estruturador da cidade. No entanto, a linha férrea, que na ocasião representava um grande valor simbólico foi transferida para a região sul da cidade.

Outro destaque importante, colocado na proposta deste plano, corresponde à idéia de uma avenida margeando o rio Criciúma desde a nascente até a foz, passando pela praça Nereu Ramos. Atualmente, nas margens e até mesmo sobre o rio, encontram-se edificações, em muitos casos, ocultando-o totalmente da paisagem urbana, desrespeitando a área *non aedificandi*.

Prevvia-se também a Implantação do Paço Municipal entre a avenida beira-rio, proposta no plano, e a rua Marechal Floriano Peixoto, bem no centro da cidade. O Paço Municipal foi implantado no final da década de 70, no leito do antigo aeroporto Leoberto Leal, no bairro Santa Bárbara.

Conforme dado obtido através de entrevista, o arquiteto Fernando Jorge da Cunha Carneiro afirma que para o Plano do ano de 1957, havia sido elaborado apenas um mapa aerofotogramétrico (Plano Nacional do Carvão), que continha nada mais que a organização do espaço viário, inclusive a faixa ao longo do Rio Criciúma, com avenidas em suas margens. Partia do escritório de planejamento para a Câmara de Vereadores.

Mapa 10 - Plano de 1957 e localização da abrangência no município

A afirmação de Carneiro aliada às características das propostas colocadas neste plano, demonstra realmente que este tratava basicamente de questões viárias, ou seja, era um plano onde se apresentavam obras que, de certo modo, deveriam causar intervenções relevantes na cidade.

A afirmação de Carneiro demonstra também que, foi um plano pouco discutido e com restrita participação, sem indício algum da participação da sociedade.

A lei nº 111 (Anexo 3), de 7 de setembro de 1953, que trata de questões relativas ao perímetro urbano, demonstra os anseios e os desejos por parte do poder público ao se referir a projetos e execução de futuras ruas e avenidas que seriam definidas nesse plano de urbanização, o que reforça, ainda mais, a idéia de um plano de intervenções.

O plano, porém, requeria uma série de desapropriações e reassentamentos. Haja vista que, na época, poucos proprietários de terras urbanas demonstravam interesse em dispor parte de suas propriedades para a realização das obras propostas no plano, este passou a ser um dos principais fatores impeditivos para a sua aplicação. A própria lei nº 208 já suprime uma série de proposições do plano e, pela maneira como foi colocada, parece ter o aval dos principais agentes influentes da cidade. Para demonstrar o fato, faz-se necessária a exposição completa dessa lei, pois a afirmação ocupa, em grande parte, o texto correspondente que aprova e/ou “desaprova” o plano de 57:

Lei nº 208, de 3 de julho de 1957

Aprova o Plano Urbanístico de Criciúma.

Art 1º – Fica aprovado o plano urbanístico de Criciúma, autorizado pela Lei nr. 107, de 22 de setembro de 1953, com todas as especificações constantes da respectiva planta, exceto as seguintes:

- a) Avenida paralela ao Rio Criciúma, no trecho compreendido entre as ruas Marechal Deodoro e Henrique Lage;
- b) Áreas verdes compreendidas nos espaços laterais à Igreja Matriz, em terrenos pertencentes à Mitra Arquidiocesana

§ único – A supressão do trecho indicado na alínea “ a “ deste artigo não prejudicará a canalização do Rio Criciúma, cujo traçado previsto no plano não sofrerá modificação.

Art 2º – Fica o Poder executivo autorizado a executar as seguintes alterações, dentro do Plano Diretor:

I – Abrir uma rua, a partir da Rua Desembargador Pedro Silva, entre as terras de Angelo Antonelli e da Congregação das pequenas irmãs da Divina Providência, até encontrar a rua Joaquim Nabuco

II – Reduzir para 100 (cem) o diâmetro da área de 150 metros destinada a uma praça pública projetada em terreno pertencente aos órfãos menores, filhos de Antônio Milioli

III – Prosseguir com a Rua Marcelo Lodetti, em linha reta, até encontrar a rua Hercílio Luz.

IV – Prosseguir, em linha reta, a Rua Anita Garibaldi

V – suprimir, na rua projetada entre a rua Cel. Marcos Rovaris e a área verde onde se acha construído o grupo escolar Humberto de campos, a parte compreendida entre a citada área verde e a Rua Felipe Schimidt

§ único – Além das alterações constantes dos itens I a V do art 2o, poderá a

Prefeitura, se houver necessidade, construir outros logradouros públicos, desde que não colidam com o Plano

Art 3º – esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CRICIÚMA, 03 DE JULHO DE 1957

ADDO CALDAS FARACO - Prefeito Municipal

Verifica-se, então, já de início, que o plano teve propostas relevantes para a época, sendo estas negadas, o que permite perceber quais os interesses políticos da época. A questão das áreas verdes já é citada. Estas aparecem, em grande parte, integradas e adequadas ao traçado viário existente. As áreas verdes certamente requeriam, em alguns casos, áreas de particulares, o que deve ter provocado várias reações adversas. A questão do rio Criciúma também deve ser analisada. As ruas, em suas margem foram suprimidas, sendo um outro caso que requeria áreas de particulares e, como foi visto, deve ter provocado, já de início, reações contrárias, considerando a determinação apresentada na lei.

Nesse caso, a preocupação maior foi a de manter a idéia de canalização do rio, o que não se sabe se fazia parte do plano ou era anterior a ele. A situação revelou o grande interesse dos particulares, localizados contíguos ao rio, em não aceitar a avenida paralela a ele, haja vista a preocupação da lei em frisar a não interferência desta decisão nas obras de canalização, que provavelmente era consenso entre esses proprietários. Estas obras de canalização, assim que foram postas em prática, contribuíram com o avanço extremo das edificações sobre o curso do rio, fato que, ao longo da história, tem ocorrido com frequência, principalmente na região mais central da cidade, uma questão ainda a ser tratada em outras situações encontradas nos planos seguintes.

Considerando que este foi um plano de proposições de obras, as quais em grande parte não foram executadas, pode-se afirmar que o mesmo foi desconsiderado e não aplicado. Não houve indício - até o momento - de que esse plano apresentasse algum mecanismo de controle do uso e ocupação do solo. Mesmo antes da aprovação do plano de 57, foi verificado que o perímetro urbano, além de ser um importante delimitador de área urbana a ter arrecadação de impostos, também se apresentava como o principal parâmetro urbanístico de controle do uso do solo, a exemplo das lei nº 59 e nº 249 (Anexo 4). Leis de perímetro urbano ou referente a questões urbanas existiam, pois, muito antes do início da era dos planos e também podiam ser encontradas desde os primeiros códigos de posturas do município.

O uso do solo teve o controle por esse meio até o ano de 1973, quando foi aprovado o segundo plano da cidade, o qual recebeu a denominação de Plano Diretor Urbano.

3.2 PLANO DIRETOR DE 1973

Em meados da década de 60, a prefeitura Municipal de Criciúma passou por uma reforma administrativa que foi oficializada pela lei nº 584, a qual dispõe sobre alterações na estrutura administrativa. Nestas, é instituído o PLADDEC - Plano de Desenvolvimento de Criciúma, presente no artigo 4, e criado o Conselho de Desenvolvimento Municipal de Contribuintes. A administração pública de Criciúma passou a contar, então, com o mínimo de estrutura visando a destinar setores mais específicos no tratamento das questões urbanas. O Pladec entrou como um plano de desenvolvimento do município com vigência para o quadriênio 1966/1969. O curto prazo de validade deste plano e o escasso espaço de tempo entre a sua criação e o início de sua vigência demonstram o seu caráter imediatista. No entanto, é um programa que visa, de certa forma a, tratar do planejamento urbano, haja vista que o seu objetivo, segundo a lei, seria estudar, planejar, executar, aperfeiçoar e atualizar obras e serviços públicos, além de promover os desenvolvimentos econômico e social do município.

O conselho municipal entrou como um órgão “fiscalizador” com a função de apreciar as questões referentes ao PLADDEC, a exemplo do plano propriamente dito. As alterações propostas pelo poder executivo, dentre outras atribuições, permite-lhes constatar a possibilidade de participação de parte da sociedade em questões referentes ao planejamento urbano.

Em 20 de fevereiro de 1974, já sob a vigência do primeiro plano diretor de Criciúma, foi criada a COUDECRI (Companhia de Urbanização e Desenvolvimento de Criciúma), através da lei nº 1.059. Essa empresa de economia mista tinha a função de realizar programas de equipamento relativos à infra-estrutura e de desenvolvimento urbano, ou seja, em linhas gerais, passou a ser o órgão responsável pelo planejamento urbano do município. Além dessa atribuição, o órgão seria responsável pela administração do Fundo de Urbanização de Criciúma, criado na mesma ocasião com o intuito de atender aos programas de equipamentos urbanos e de infra-estrutura.

Em 27 de junho de 1978, a COUDECRI foi substituída pela CODEPLA (Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano), através da lei nº 1.414. Esta, uma empresa de economia mista que assumiu segundo a lei, o planejamento do município no que se refere à pesquisa urbanística e ao desenvolvimento social e econômico do município. Como se percebeu entre meados da década de 60 e fim da década de 80, houve uma reestruturação no sistema administrativo municipal que tratou de dar condições para o início do planejamento urbano

na cidade, fato que ocorreu num período de profundas transformações na estrutura urbana da cidade, praticamente mantendo-se intacta até os dias atuais.

O primeiro Plano Diretor “implementado” de fato, no município de Criciúma, foi aprovado em 1973, na gestão do Prefeito Algemiro Manique Barreto (1973 – 1977). Ele foi instituído legalmente pela lei nº 7022, a qual inclui, no artigo 356 da lei nº 654, um dispositivo que determinava a elaboração do Plano Diretor, abrangendo os aspectos físicos, econômicos, sociais e administrativos. A lei nº 654 instituiu o Código Tributário Nacional, que previu a necessidade de elaboração de um plano diretor de desenvolvimento para o município de Criciúma.

Devido ao grande crescimento urbano de Criciúma, durante a década de 50 e 60, em função da extração de carvão, iniciou-se a elaboração daquele que foi o segundo plano e o primeiro considerado diretor. Havia alguns técnicos da cidade que se movimentavam, há algum tempo, para que se realizasse esse plano. Esse período, já considerado o de maior expansão urbana da cidade, trazia consigo uma série de problemas urbanos, que, segundo alguns técnicos da época, demandavam a necessidade urgente daquele plano, principalmente no que se referia à forma de uso e à ocupação do solo, que estava ocorrendo na ocasião.

Na época, a produção imobiliária já iniciava e vislumbrava um futuro promissor. Os altos edifícios já estavam sendo construídos, destacando-se na paisagem urbana. Edifícios de grande porte, acima de 10 pavimentos, passaram a ser construídos sem uma regulação urbanística que ditasse as regras, permitindo o mínimo de qualidade de vida e um ambiente urbano de uma cidade moderna. O edifício COMASA foi o primeiro grande edifício de Criciúma, seguido dos Hoteis União e Cavalier, edificadas ainda na década de 60, tendo como limites praticamente apenas as fronteiras dos lotes.

O arquiteto Nelson Gaidzinski, que fazia parte da equipe técnica da Prefeitura na época, em entrevista, fez uma afirmação que deu idéia da situação da regulação e execução dos prédios. Segundo o entrevistado, o Prefeito Nelson Alexandrino fez algo muito bom ao encomendar o Plano Diretor, mesmo que já de forma tardia, porque estava na hora de ordenar. O entrevistado ainda comenta que, no período que eu trabalhei lá, por 2 anos praticamente, somente atuou com código de obras, pois não havia plano. Então se aprovava um COMASA sem garagem, Hotel CAVALER em cima do rio sem garagem, 10 pavimentos na extrema, porque não tinha nada que proibisse, se quisesse deixar 10 pavimentos sem elevador não tinha nada que impedisse. Ele ainda menciona que exigia muita coisa baseado no de Porto Alegre, o qual eu já tinha conhecimento do código e também do plano. Com isso, tentava amenizar alguma coisa, mas por conta própria.

Pode-se ter, então, a idéia da situação e de como se estava comprometendo o ambiente urbano.

A existência de uma regulação urbanística tornava-se, na época, uma condição. Então, a empresa URBASUL o desenvolveu, tendo como principal articulador o arquiteto Fernando Carneiro que, pelo fato de ser natural e viver na cidade, tinha muitos dados a informar, considerados necessários à elaboração desse plano.

A proposta do plano foi enviada à Câmara de Vereadores ainda em 1972, no final da gestão do Prefeito Nelson Alexandrino. Foi, então, formada uma comissão de técnicos engenheiros e arquitetos da cidade para dar suporte técnico aos vereadores que pouco conhecia a respeito de um plano diretor urbano. A comissão analisou o plano e achou por bem dar um parecer contrário à aprovação, alegando apresentar algumas soluções em desacordo e mal resolvidas, decisão acatada pela Câmara de Vereadores que não o aprovou. A aprovação deste plano aconteceu alguns meses depois, já na administração do prefeito Algemiro Manique Barreto. Sabe-se que uma das imposições da Câmara de Vereadores para a aprovação do plano teve relação com a elevação dos índices originalmente propostos no centro da cidade.

O Plano apresentava uma proposta bem clara e teórica no que se referia ao conceito de cidade. Apresentava ainda, forte conceito de urbanismo modernista com um zoneamento objetivo e pouco fragmentado, com prioridades de funções bem divididas, denominadas como zonas industrial, comercial e residencial. A pouca fragmentação refletiu uma objetividade no zoneamento e a homogeneidade de cada zona. Segundo a apresentação do plano referente ao zoneamento:

A discriminação das atividades permitidas em cada zona foi feita com a maior flexibilidade possível reduzindo-se ao mínimo as proibições de uso. Admite-se que assim será evitado qualquer conflito entre o zoneamento proposto e a realidade da vida urbana.

Segundo o plano, a idéia era priorizar usos específicos em cada zona, possibilitando uma flexibilidade de usos, com o intuito de não interferir ou criar conflitos com o espaço urbano existente, que acabou caracterizando uma homogeneidade por funções no zoneamento.

Essa homogeneidade apresentada pôde ser sentida principalmente com relação à zona residencial, a qual ocupava a maior parte do zoneamento e do território da cidade. Esta, na verdade, passou a ser tratada com uma exclusividade muito grande de uso, haja vista a prioridade para a habitação e a restrição para as demais funções. O plano tratou de diminuir o conflito entre proposta e realidade, sem tratar de relacionar os conflitos existentes na cidade real. Nesse sentido, o plano apresentou uma visão urbana conceitual e positivista que desconsiderou os diferentes interesses

que, conseqüentemente, produziram a heterogeneidade do espaço urbano (cidade real), bem como os conflitos, imposto a uma participação altamente restrita de uma sociedade que atravessava um período de militarismo autoritário e centralizador.

Nesse período, havia um forte desejo de modernidade pela sociedade, principalmente pela elite. Conforme Nascimento (2004, p. 63):

Esse sentimento social que estou chamando de desejo de modernidade, presente nos setores que pensavam e falavam sobre a cidade, na década de 1970, estava plantado também sobre o terreno de um efetivo processo de crescimento econômico e populacional pelo qual passava Criciúma naquela época. Ao mesmo tempo estava articulado com uma conjuntura nacional de crescimento econômico autoritário, base de justificativa de governo militar da época e de exaltação das qualidades nacionais.

Nascimento (2004) fez essa afirmação em seu trabalho, após demonstrar os comentários sobre a cidade. A cidade ora recebia uma série de elogios, representando o progresso, ora recebia críticas, que a colocava como uma cidade de problemas. Tal divergência, na verdade, “brotavam da mesma matriz discursiva, aquela que tinha como ideal uma cidade moderna”. Esse plano refletiu um período em que parte da elite local almejava uma cidade moderna, principalmente no que se referia a altos edifícios, avenidas, à diversificação industrial, a obras de embelezamento estético e social, à melhoria na educação da cidade e limpeza.

A fim de conhecer a proposta original desse plano, foi feita uma pesquisa de leis para verificar se a idéia inicial havia sido descaracterizada, onde foram constatadas algumas alterações na legislação. Certas leis descaracterizavam áreas de “Projetos Especiais”, alterações de zoneamento, casos assinalados no decorrer da análise da aplicação dele. A aplicação do plano veio acompanhada de uma série de irregularidades, no que se referia à inobservância das áreas verdes préestabelecidas, e à liberação de edificações fora dos parâmetros urbanísticos.

O Plano foi constituído pelo conjunto das Leis nº 947 (Anexo 5), nº 948 (Anexo 6), nº 949 (Anexo 7) e nº 950 (anexo 8), sendo respectivamente as Leis de Urbanismo, de Loteamentos, do Código de Obras e dos Conjuntos Residenciais por Cooperativas Habitacionais, que têm, como partes integrantes os mapas do sistema viário e de zoneamento⁴.

Estes abrangem o território da cidade em sua área mais central (Mapa 11, p.104), expondo o centro da cidade e os arredores sem atingir outras localidades mais distantes situadas no território do município, como a do Distrito do Rio Maina e do atuais municípios de Forquilha e Içara, que, na época, faziam parte do município de Criciúma.

⁴ A Lei 949 correspondente ao Código de obras não será analisada, pois essa não nos subsidia para se fazer uma relação do Plano com a expansão urbana, que é o objeto da pesquisa.

A Lei de Urbanismo tratou do uso do solo, referindo-se a edificações, ruas, lotes e zoneamentos de densidades e de usos.

Será feito a leitura do plano, analisando a proposta do mapa do sistema viário e do zoneamento, que estão sobrepostos, demonstrando a proposta do plano como um todo (Mapa 11, p. 104). A partir dessa leitura, procurar-se-á entender, com maior clareza, a concepção de cidade que se estava propondo.

O mapa do sistema viário apresenta a malha viária com o alargamento de várias vias, a localização de escolas, áreas destinadas a projetos especiais, áreas verdes e de lazer. Observaram-se algumas reformulações no traçado das vias, onde se destacou a inclusão do leito da ferrovia no sistema viário. Segundo o plano, seria criado um grande eixo estrutural, considerando-se a futura remoção deste trecho da ferrovia, o que de fato permitiu a constituição da Avenida Axial, atual Avenida Centenário.

O mapa em análise apresenta, ainda, áreas destinadas a “Escolas” e áreas destinadas a “Projetos Especiais”. São propostas três áreas para “Projetos Especiais”, sendo uma no centro propriamente dito; outra ao sul e a terceira a sudoeste do centro.

O plano não indicou, mas a área localizada no centro da cidade se referia a um centro de compras que foi implantado pela prefeitura. A edificação viria a ser comércio, no térreo, e escritórios, na torre, onde os espaços deveriam ser alugados ou comprados. A edificação acabou não tendo o destino original, tornando-se a sede da prefeitura entre a década de 60 e 70, hoje conhecida como a “Antiga Prefeitura”. A área destinada a “Projetos Especiais”, mais ao sul do centro da cidade, tratava-se da antiga área do cemitério municipal que foi deslocado para a periferia do centro, na região sudoeste, então liberada como área pública. A área localizada mais a sudoeste do centro, que por sua vez, fica ao lado do cemitério transferido e o atual cemitério municipal, trata-se do antigo aeroporto, o qual foi transferido para a região mais periférica, também a sudoeste da cidade. Segundo o plano, parte dessa área que deveria ser liberada com o deslocamento do aeroporto se transformaria em parque público, e a parte restante, destinada à produção de lotes, a fim de proporcionar meios para arcar com as despesas de compra de área para o novo aeroporto. Assim, de fato aconteceu, e nessa área, foi implantado, em 1980, o Paço Municipal. Neste local, criou-se um grande espaço público, com extensas de áreas livres, secas, gramados e arborizada, integrando a atual sede da Prefeitura, o teatro municipal, o ginásio municipal e o monumento à imigração, formando, assim, um grande complexo. Foi uma das grandes obras do início da década de 80, na administração do então Prefeito Altair Guidi.

Mapa 11 - Plano Diretor de 1973

3.3 PLANO DIRETOR DE 1984

Na década de 80, sentiu-se a necessidade de se reavaliar o Plano Diretor de 1973.

O processo de elaboração do Plano Diretor do ano de 1984 se deu durante a administração do Prefeito Altair Guidi e foi aprovado na administração seguinte pelo Prefeito José Augusto Hülse.

Com o acelerado crescimento urbano do final da década de 70, o poder público já vinha demonstrando o interesse e a necessidade de um processo de revisão. Na primeira metade da década de 80, houve todo um processo de revisão, reformulação e elaboração do novo plano que teve como aliado a Política Nacional vigente de incentivo à elaboração de Planos Diretores, através do Ministério de Desenvolvimento Urbano. As características urbanas e econômicas da cidade de Criciúma foram “assimiladas” e serviram como modelo para a implementação do novo Plano Diretor com bases tecnicistas.

No início da década de 80, o Plano de 1973 já havia sido praticamente todo desvirtuado de sua proposta original, devido à inobservância, que proporcionou uma série de alterações ocorridas na cidade, onde o processo de aplicação comprometeu uma série de propostas que foram desconsideradas, a exemplo dos espaços verdes públicos, dos alargamentos de ruas, que aconteciam praticamente em toda a malha viária, das infrações dos parâmetros urbanísticos. Estas questões, em geral, dependiam de recursos e indenizações que eram exigidos pelos proprietários, mas o poder público não se propunha a resolver.

Também várias construções, liberadas fora dos parâmetros urbanísticos, fugiam dos interesses privados e particulares. Os anos anteriores, que vieram acompanhados pela vigência do plano de 1973, em geral, não tiveram um corpo técnico capacitado para compreender o que o plano propunha e traduzir a sociedade como um todo, o que a regulação urbanística pretendia. Esse plano, se comparado ao Plano de 1984, teve poucas alterações legais, o que não o exime das transgressões.

Diante de toda a situação exposta, a administração de Altair Guidi iniciou um novo processo de elaboração do plano de 1984. Foi, então, contratado para o planejamento urbano um corpo técnico, que até então não existia, composto por arquitetos, geógrafo e agrimensor. A equipe tratou primeiramente de traçar “O Perfil da Cidade” o qual consistia em um documento que concentrava os dados a respeito da cidade, além de subsidiar a elaboração do Plano Diretor de 1984. Ao fim da década de 80, parte da equipe técnica participou, em Florianópolis, de um

curso ministrado pelo MDU - Ministério de Desenvolvimento Urbano - que tratava de capacitar técnicos das prefeituras municipais para elaborar planos diretores, utilizando-se do método CDP - Condicionantes, Deficiências e Potencialidade. O “Perfil da Cidade” foi, então, elaborado em Criciúma, por esses técnicos da prefeitura, os quais receberam acessória de um profissional do MDU que se encarregava de desenvolver a análise da cidade dentro daquela metodologia.

Passava-se por um período de “democratização”, e os anseios eram ressaltados. Em tese (democratização), o poder público tornava-se menos centralizador. Com a eleição de José Augusto Hülse, a administração entrou com uma proposta de abertura a participação, mesmo que ainda restrita aos técnicos profissionais autônomos da cidade, fato que se tornou uma diferença relevante com relação à proposta imposta do plano de 1973, que foi elaborado por técnicos conhecedores das especificidades da cidade. Com isso, o prefeito passou a delegar trabalho à equipe técnica, que, durante a revisão do plano, consultando os técnicos, engenheiros e arquitetos da cidade, através de muitas reuniões.

Conforme informações obtidas com a arquiteta Maria Inez Fryedberg, atuante nas questões urbanas e participante da revisão desse plano como profissional autônoma, esse foi um período marcante na história do planejamento urbano de Criciúma, onde a administração pública manteve uma consciência de responsabilidade técnica e política, trazendo a questão da discussão da cidade, além de reunir muitos técnicos empenhados em tratar das questões sociais, o que evoluiu a consciência da população.

A abertura da participação⁵ na elaboração do plano de 1984 também tem como fato importante a possibilidade de uma maior representatividade da sociedade civil, na tratativa das questões da cidade, com a formação do conselho do plano diretor. No período, houve mobilizações, articulações e pressões dos contribuintes, onde, prevalecia à reivindicação e a adequação do novo plano aos interesses particulares sobre questões urbanas que foram admitidas, mesmo sendo ilegais

⁵Participação aqui apontada refere à possibilidade que estava sendo oportunizada pela administração pública da época, dando abertura à reivindicação e intervenções de profissionais fora do quadro técnico da Prefeitura e também de uma maior e mais considerável parte da sociedade, na elaboração do Plano Diretor aprovado em 1984. Num contexto histórico, este fato corresponde a um período de redemocratização que contrapõe ao período em que se deu o processo de elaboração do Plano Diretor anterior, aprovado em 1973, que em plena ditadura foi concentrado nas mãos de poucos técnicos contratados e restrito a uma mínima parcela da sociedade. Mesmo que esta participação não seja a almejada no Estatuto da Cidade e pelos ideais de um movimento por uma verdadeira democracia que no presente momento vem se tentando praticar nos atuais processos de revisão dos planos diretores de todo o Brasil, a participação no plano de 1984 representava uma importante mudança para aquela época, na qual a sociedade estava voltando a se organizar. O grau de importância e de repercussão deste fato foi possível perceber na entrevista concedidas pela arquiteta Maria Inez Fridberg e pelo arquiteto Norberto Zaniboni, que participaram desse processo.

perante o plano vigente (Plano Diretor de 1973). Esse período refletia o fim de um regime militar, onde a população estava passando a ter condição de agir e reagir em todos os aspectos, o que lhes despertava interesse, e isso incluía os interesses sobre o espaço urbano.

No plano de 1973, predominou um forte e pretensioso conceito teórico, o que possibilitou uma compreensão clara da proposta. Contudo, no plano de 1984, do ponto de vista conceitual, a proposta já não se tornou tão clara. A proposta, sobretudo, refletia facilmente a materialização e as intenções de interesses particulares. À primeira vista ao mapa de zoneamento e ao uso e ocupação do solo, isso pode ser sentido com a fragmentação e a complexidade do zoneamento proposto. Algumas idéias marcantes do plano de 1973 são descaracterizadas no plano de 1984, como a supressão de alguns “Centros Locais”, bem como, as áreas verdes (Verdes Públicos).

O Plano de 1984 foi aprovado pela Lei nº 939, a qual instituiu o Plano de Desenvolvimento Físico - Espacial do Município - através da lei nº 2.038 (Anexo 9); o Zoneamento do Uso do Solo, através da lei nº 2.039 (Anexo 10); a lei do Parcelamento do Solo, através da lei nº 2.040 (Anexo 11) e a concessão de serviço de transporte coletivo urbano, através da lei nº 2.045 (Anexo 12), a que não será estudada. Segundo os textos da lei de Zoneamento, em seu artigo 9, esse plano teve, ainda, como parte integrante o mapa de “Zoneamento de Uso e Sistema Viário”.

Ao observar-se o Plano de Desenvolvimento Físico, lei nº 2.038, verificou-se que esta, em momento algum trata de questões que necessitem de um mapa específico, concentrando-se em introduzir a problemática urbana e a de planejamento, apresentando os objetivos e as diretrizes que se almeja.

O mapa de “Zoneamento e Uso” (Mapa 12, p.109) se refere à divisão do território do município em zonas, a fim de estabelecer o controle do uso do solo e complementar a lei de Zoneamento e Uso do Solo”. Segundo a lei, o território é concebido da seguinte forma: zona Urbana, zona de Expansão Urbana e zona Rural.

A zona Rural são as áreas que não aceitam a ocupação por funções urbanas, enquanto a zona Urbana e a de Expansão Urbana correspondem ao restante das áreas do território do município. São áreas destinadas a usos e funções urbanas que podem ou não ser urbanizadas. As zonas Urbanas e de Expansão são divididas em Residenciais, de Uso Misto, Industriais, de Equipamentos de Uso Público e Verdes.

Dentro do território do município, são reservadas as Áreas Especiais. As Áreas de Interesse Especial e de Proteção especial são sujeitas às normas e aos procedimentos administrativos específicos. No mapa de zoneamento, essas áreas são enumeradas e indicam área

de Segurança Nacional (local do quartel do exército), áreas sujeitas a ruído e de segurança de vôo, área do Campus Universitário, áreas para uso agropecuário, áreas de preservação do patrimônio Paisagístico Natural e áreas sujeitas a estudos posteriores e destinadas à urbanização específica, específicas a projetos de interesse social. A descrição apresentada se refere à proposta apresentada pelo Plano Diretor de 1984 até o fim de sua vigência.

3.4 PLANO DIRETOR DE 1999

O Plano Diretor do município de Criciúma sofreu sua última revisão no ano de 1999. Esse trabalho foi elaborado por técnicos da CODEPLA - Companhia de Desenvolvimento Econômico e Planejamento Urbano -, órgão responsável pelo planejamento urbano da cidade na ocasião, uma empresa de economia mista onde seu maior acionista era a Prefeitura Municipal de Criciúma.

A equipe técnica fez o maior levantamento de dados na história da elaboração dos planos diretores de Criciúma. Esse gerou mais de 30 mapas temáticos e, segundo o arquiteto Nelson Gaidizinski, diretor técnico na época, foi levantado onde predominava comércio, residência, indústria, edifícios, áreas de agricultura, analisando o município todo o que não havia sido feito na elaboração dos planos anteriores.

A parceria entre CODEPLA, UNESC, FATMA e CPRM reuniram dados a respeito do município e da região num documento técnico intitulado Informações Básicas para a Gestão Territorial. Esse estudo fez parte do PROGESC (PROGRAMA DE INFORMAÇÕES BÁSICAS PARA A GESTÃO TERRITORIAL DE SANTA CATARINA) que teve como objetivo “incorporar efetivamente as características do meio físico biótico ao planejamento regional e urbano”. Este trabalho gerou uma série de volumes até chegar a um volume final que se referia ao uso recomendado do solo. A intenção desse trabalho foi produzir “diferentes atributos dos meios físico e biótico, como: declividade, geologia e vegetação, entre outros”. Estes dados, atrelados aos aspectos antrópicos encontrados no município e região, a exemplo da habitação, indústria, mineração e outros aspectos geraram diversos documentos, a fim de fundamentar futuras decisões de nível administrativo e subsidiar a elaboração do novo plano Diretor. Este plano teve como subsídio os estudos mais detalhados visto até aquele momento.

Ainda, segundo Gaidizinski: “Este plano se preocupou inicialmente em reservar mais área de solo para infiltração e área verde nos lotes dos edifícios, apesar desta proposta ter sido desvirtuada”.

Mapa 12- Plano Diretor de 1984

Mapa 12 a - Plano de 1984 e as alteraões legais durante a vigência

Ao contrário do que foi apresentado pelo arquiteto Nelson Gaidzinski, esse plano teve como principal referencial, segundo profissionais da cidade ligados às questões urbanas, o plano que deu maior abertura à produção imobiliária, principalmente no que se refere à ampliação da taxa de ocupação e a índices de aproveitamento na produção de edifícios.

O plano constitui um volume intitulado “Leis do Plano Diretor do Município de Criciúma”, formado por um conjunto de três leis. A Lei nº 3.900/1999 (Anexo 13), que dispõe sobre o Zoneamento de Uso do Solo; a nº 3.901/1999 (Anexo 14), que dispõe sobre a Lei do Parcelamento do Solo; a do Código de Obras nº 2.847/1993 (Anexo 15). As duas primeiras foram aprovadas durante o mandato do prefeito Paulo Meller, no dia 28 de outubro de 1999; a última, que completa o conjunto das leis do Plano Diretor, já havia sido aprovada em 27 de maio de 1993, na administração anterior.

A elaboração do plano se deu em meio a uma situação de lenta recuperação da cidade pela pior crise de sua história, que já estivera no auge em 1990. Neste ano, a economia atravessava o pior momento da história com grandes problemas sociais devido ao elevado número de mineiros desempregados que chegou a 15.000.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo prevê objetivos e diretrizes do Plano Diretor, demonstrando a preocupação por uma cidade que proporcionasse um atendimento mais pleno e a expectativa com esse plano. Verificando-se essas previsões, pôde-se perceber a intenção de obter um desenvolvimento sustentável da cidade, apesar de não se ter encontrado este termo. Consta no texto termos que apresentam a idéia de se criar uma cidade para todos, dando um prenúncio de adesão ao conceito de cidade apresentado no Estatuto da cidade.

Durante a vigência desse plano, alguns dos mecanismos para a gestão da cidade, oferecidos pelo Estatuto da cidade, foram implantados, a exemplo do imposto progressivo no tempo e as ZEIS. Para um pleno funcionamento destes instrumentos, ainda se fazem necessárias definições, critérios e indicações num plano de fato. Apesar da presença desses elementos, o dito Plano Diretor de 99 tem como parte integrante um mapa de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo (Mapa 13, p.112) e um mapa de Sistema Viário.

Mapa 13- Plano Diretor de 1999

Mapa 13a - Plano Diretor de 1999 e as alterações legais durante a vigência

3.5 ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE OS PLANOS DIRETORES DE 1973, 1984 E 1999

3.5.1 Parcelamento do solo, expansão e regulação urbana

A lei 948 (Anexo 6) dispõe sobre a Lei de Loteamentos do Plano de 1973, que trata do parcelamento do solo. Este dispositivo teve uma ligação mais estreita com o Planejamento urbano ou com a capacidade de definir a expansão urbana. Foi uma lei que, em parte, já seguiu a linha da Lei 6766/79 (Lei Federal de Parcelamento do Solo) e definiu as diretrizes para a elaboração e execução de loteamentos e desmembramentos urbanos. Dentre eles, destacaram-se os artigos 3 4 5 6 e 7 que versavam sobre as zonas de Urbanização Prioritária, de Urbanização Especial e de Urbanização Diferida.

As zonas de Urbanização Prioritária correspondiam às áreas mostradas no mapa do plano de 73 (Mapa 11, p. 104). e também às áreas que não apareciam no mapa, a exemplo dos ditos povoados e localidade. Nesse caso, a zona de Urbanização Prioritária tinha como limite uma faixa de 300m circundante desses núcleos urbanos. Dentre estes o Rio Maina, que, atualmente, é um distrito do município de Criciúma. Na época, o território de Criciúma somava-se aos municípios de Içara e Forquilha, ambos ainda não emancipados. Nessas zonas, os loteamentos deviam atender a todas as exigências da Lei de Loteamentos.

A zona de Urbanização Especial correspondia à área a ser desapropriada para a implantação do Distrito Industrial, o qual se situava na zona industrial do setor oeste da cidade, conforme o mapa do plano.

As zonas de Urbanização Diferida são as que poderão tornar-se Área de Urbanização Prioritária.

A Lei dos Loteamentos, além de definir a zona para a instalação do distrito industrial, mostrava as áreas que deviam sofrer ocupação urbana, num primeiro momento, através da adoção da zona de Urbanização Prioritária que correspondia aos vazios no território da cidade, ou seja, a zona de expansão urbana que passaria a ter incentivo à ocupação urbana. Esse dispositivo deveria permitir um “controle” da expansão urbana de maneira a desenvolver o parcelamento do solo continuamente com maior aproveitamento da infra-estrutura. Segundo os textos da apresentação do plano, referentes aos loteamentos, “esse dispositivo fará com que a cidade se expanda em forma planejada, prevenindo-se a maior parte dos inconvenientes decorrentes do crescimento desordenado hoje observado nas cidades dinâmicas do país”. Segundo informações obtidas por

técnicos da prefeitura, além do mapa do sistema viário e do zoneamento, existe um terceiro mapa que define as zonas prioritárias e diferidas, referidas na lei de loteamentos, no entanto não se teve acesso a este material. Devido a esse fato será considerado zona a ser loteada (zona de expansão urbana) no município, toda a área zoneada no mapa de zoneamento, haja vista que as áreas de urbanização prioritárias estariam localizadas dentro dos limites das zonas de uso. Com a sobreposição dos loteamentos licenciados entre a década de 50 e 80 verificaremos em partes, como ocorreu o processo de parcelamento do solo (Mapa 14, p.116).

Na década de 70, verificou-se que houve um aumento significativo no número de loteamentos licenciados, que se deu em sua grande parte dentro da área zoneada pelo plano de 73. Uma boa parte dos loteamentos licenciados, ao fim da década de 70, localizavam-se fora desta área, mais especificamente a partir do ano de 1978. Em linhas gerais, os licenciamentos, nessa década, aconteceram nas áreas limítrofes ao tecido urbano correspondentes ao mesmo período, demonstrado no mapa, ou seja, os novos loteamentos seguiram a estrutura urbana consolidada.

Até a década de 60 e meados da de 70, tanto a mancha urbana, quanto as localizações dos loteamentos licenciados se relacionavam com a estrutura da atividade mineira e, em particular, com a estrutura viária principal do mesmo período, as quais tinham os maiores fluxos intra-urbanos através das vias mais antigas, a exemplo das ligações para a direção norte, entre o Centro da cidade com Siderópolis, passando pela Mina do Mato e o centro da cidade com Urussanga, para a direção oeste, ligando o centro ao município de Nova Veneza. Este, por sua vez, passava pelo Rio Maina e pelo Pinheirinho e, ainda, fazia ligação com Forquilha, para a direção leste, entre o centro e o município de Morro da Fumaça. Na década de 60, os loteamentos se faziam mais integrados à área urbana.

Até 1976, quando efetivamente foi implantada a avenida Axial (atual avenida Centenário), a cidade apresentava uma estrutura viária que teve papel importante nas direções de expansão da cidade até aquele momento. Ficou perceptível, no mapa, como a estrutura viária, antes da implantação da avenida, relacionava-se com a expansão urbana e com os loteamentos implantados nas décadas de 50 e 60.

Mapa 14- Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 73 sobre o território do município

Ao longo da rua João Pessoa, no bairro Vera Cruz, verifica-se a expansão alongada na direção norte a partir do centro. Esta é uma região localizada na encosta do morro Cechinel, onde se localizava a maioria das minas até início da década de 50. Na ocasião, já passava por este local a atual rua João Pessoa com uma trajetória um pouco diferente.

Ela se caracterizava como uma via estreita, tortuosa e que acompanhava a encosta de forma a vencer a declividade, sendo uma importante via de ligação entre o centro da cidade e a região da Mina do Mato, localidade que se formou em fins da década de 40 e início da de 50, com uma grande concentração de trabalhadores da Mineradora CBCA. Essa via era também a principal ligação do centro de Criciúma com o vizinho município de Siderópolis.

No mesmo período, a principal via estrutural da cidade se fazia no sentido leste-oeste, através de um corredor viário, que se iniciava no bairro Próspera com a rua Osvaldo Pinto da Veiga, indo até o centro, onde era dada continuidade através das ruas Marcos Rovaris, Marechal Deodoro, Paulo Marcus, Anita Garibaldi e Henrique Lage. Esta chegava até o bairro Pinheirinho, prosseguindo até o extremo oeste do município. Na época, Criciúma era passagem obrigatória de quem trafegava entre o norte e o sul do País, e este trajeto era também a principal ligação entre Florianópolis e Porto Alegre.

Verificou-se a relação direta desse corredor viário e o território urbano, um dos fatos determinantes para que a cidade se estruturasse no sentido leste-oeste. As ferrovias potencializaram os centros e os subcentros, mas as rodovias tiveram papel importante na direção da expansão, que apesar de se desenvolver ao longo da ferrovia, teve como forte elemento as ruas estruturais, que já existiam muito antes da ferrovia. Uma parte da mancha urbana alongada, que integrava o centro e à Próspera e ao Pinheirinho, no período até 1957, correspondia às ocupações irregulares com pequenas casas e casebres assentados e altamente adensados sobre o leito da ferrovia. Nesse sentido, a ferrovia também teve uma participação direta nessa trajetória da expansão, demonstrando que, desde então, havia um déficit habitacional e uma baixa oferta de terra urbana.

O caso também se verificou ao longo da ferrovia a partir do bairro Pinheirinho em direção ao Rio Maina, onde, já em 1957, esse tipo de ocupação definia e contribuía para uma forte linearidade da expansão urbana naquela região. Ainda, no período até 1957, podia se observar, no bairro Boa Vista, a oeste da cidade, uma forte linearidade nas direções de expansão em direção ao Rio Maina e em direção ao Pinheirinho e a Santo Antônio, caso que tinha visualmente a rodovia como forte elemento estruturador.

No mesmo caso, observando-se o período de urbanização até 1978, pode-se notar que a expansão se deu de tal ponto que integrou o bairro Pinheirinho ao Rio Maina e teve como elemento

estruturador a ferrovia, com uma participação ativa das rodovias, que praticamente deram a forma e o limite deste tecido: de um lado, a via de ligação entre Rio Maina e Pinheirinho; do outro, a via de ligação entre Boa Vista e Santo Antônio, onde apareceu também o rio Criciúma que limitava abruptamente o tecido urbano no atual bairro Paraíso. O atual distrito de Rio Maina começou a se desenvolver e configurar-se como subcentro a partir da década de 50, com a concentração da maioria das carboníferas e mineiros nesta região, bem como a implantação da ferrovia, havendo um grande incremento na expansão urbana. A forma urbana, alongada a partir do Rio Maina para a direção norte, teve a atual avenida dos Imigrantes e rua Virgílio Mondardo como fortes elementos estruturadores e direcionadores dessa expansão, onde não houve a participação direta da ferrovia. As rodovias, na época, formavam a principal via de acesso a Nova Veneza e a Treviso, ambos municípios vizinhos. Até 1978, a urbanização se estruturava principalmente sobre as principais vias de ligação entre a Próspera, o Centro e o Rio Maina, ou Morro da Fumaça, Criciúma e Nova Veneza. O fluxo, no lado oeste da cidade, era feito tanto na direção de Forquilha, acesso para Porto Alegre, quanto na direção do Rio Maina, acesso a Nova Veneza. No entanto, a urbanização se dava com maior intensidade entre o centro e o Rio Maina, onde havia maior fluxo intra-urbano. Até mesmo entre as vias estruturadoras, verificou-se que existia uma hierarquia intra-urbana, as quais, no período, eram condicionadas principalmente pelo seu maior ou menor envolvimento com os outros elementos da estrutura urbana. Isso demonstrou um dos fatores para maior intensidade de urbanização ao longo da rodovia de ligação entre o centro e o Rio Maina, sobre a rodovia de ligação entre o centro e Forquilha ou Porto Alegre.

Entre o bairro Princesa Isabel (antiga Operária Nova) e a Mina do Mato, pôde-se observar, na mancha urbana até 1978, que a expansão urbana integrou-os, tendo a via como forte elemento. Foi possível notar que a ferrovia e a localização das minas tiveram papel importante na formação do núcleo urbano da Mina do Mato, embora a conurbação deste tecido com o centro da cidade tivesse a relação direta com o traçado da via de ligação.

Tenta-se, com isso, demonstrar o papel das rodovias nas direções de expansão tomadas pelo tecido urbano dos núcleos urbanos, sejam eles coloniais ou os subcentros de mineração. No fim da década de 40 e início da década de 50, as estradas de ligações entre as bocas das minas e os locais de embarque de carvão (caixas de embarque) tornaram-se elementos fundamentais quando a atividade mineira se estruturou sobre o território em regiões mais afastadas do centro, com a ampliação da ferrovia, as novas frentes de mineração, as novas vilas operárias e as caixas de embarque. Essas estradas eram corredores de pessoas e mercadorias que iam e vinham através

da ferrovia. Os caminhos coloniais também tiveram um papel importante na ligação entre os núcleos urbanos, desde o fim do século XIX. Essa estrutura viária tornou-se ainda mais necessária e importante elemento estruturador do espaço urbano, a partir do momento em que o transporte coletivo de pessoas por via férrea foi desativado em meados da década de 60.

A expansão urbana e sua forma passaram a ter como direção aquelas que se tornaram as vias com os principais fluxos. As estradas tomaram lugar de principal via de deslocamento e influenciaram a expansão urbana em sua característica linear e alongada entre os núcleos e/ou bairros e o centro da cidade. Com o fim do transporte de passageiros, a ferrovia passou exclusivamente a ser necessária ao transporte de carvão e perdeu a sua posição de destaque na vida urbana a ponto de ser deslocada para o sul da cidade longe do centro.

Com isso, a ferrovia, que até então era o principal transporte de pessoas e tinha a característica de formar áreas urbanas nucleadas que se desenvolviam a partir das estações e Caixas de embarques, foi substituída pelas rodovias, por onde o fluxo de pessoas passou a predominar, possibilitando uma urbanização mais rarefeita e descontínua, pois a acessibilidade podia se concretizar em qualquer ponto ao longo da via.

A partir do início da década de 70, começou a haver uma renovação da estrutura rodoviária no espaço intra-urbano de Criciúma. A implantação da avenida Axial sobre o leito da antiga ferrovia foi o marco do início de um processo de reestruturação viária que se faria no decorrer da década de 70 e início da década de 80, períodos em que o Plano Diretor de 1973 “estabeleceu” as regras urbanísticas. As avenidas comerciais definidas neste plano, além da avenida Axial correspondiam também à malha viária, existente na época, sobre o território comum entre os núcleos urbanos e bairros, os quais estão sendo utilizados para esta análise.

Algumas dessas vias não eram ligações estruturadoras do espaço urbano, devido às más condições de trafegabilidade, inacessibilidade e tempo de deslocamento entre os principais subcentros e o centro, ou até mesmo às condições topográficas. As faltas de conhecimento da realidade e especificidade da cidade e de uma base cartográfica eficiente não detectavam as condições topográficas, cadastrais e fundiárias, impedindo a abertura das vias, o que era comum acontecer até mesmo pela falta de conhecimento no momento da elaboração do plano de 73, onde foram definidas avenidas comerciais que, por algum desses motivos, não foi possível sua efetivação.

A avenida Axial fortaleceu o eixo rodoviário leste-oeste e, ao longo deste, verificou-se um número considerável de licenciamentos, com grandes concentrações de loteamentos aprovados em 1979, como pôde ser visto entre o bairro Princesa Isabel e o Santo Antonio e o atual bairro

Jardim Angélica, a sudoeste. O parcelamento do solo deu continuidade ao tecido urbano, que se formou ao longo deste eixo e da estrutura geral da cidade. Porém novas direções de expansão e novas frentes para os parcelamentos (da década de 70) foram tomadas e incentivadas com a reestruturação viária, a partir da década de 70, a qual gerou novos fluxos intra-urbanos. Na segunda metade da década de 70, os parcelamentos também começaram a se localizar fora do tecido urbano e com alguns disperso sem detalhes na análise. No entanto, foi possível notar que boa parte desses parcelamentos, em particular os que se encontram em áreas ainda não urbanizadas, relacionavam-se com a nova estrutura viária, que estava se constituindo desde a implantação da avenida Axial.

A situação pôde ser sentida no extremo oeste da avenida, onde foram licenciados quatro loteamentos, que constituíram o bairro Jardim Angélica e também, no extremo leste da mesma avenida, junto à avenida Miguel Patrício de Souza, os Loteamentos Jardim Maristela e Ana Maria. Estes loteamentos, em particular, foram licenciados entre 1978 e 1979. Na época, a avenida Axial estava praticamente toda pavimentada, e isso permitiu uma maior aproximação e melhor acessibilidade entre as regiões de seus extremos e o Centro da cidade, haja vista que, na década, as maiores incidências dos licenciamentos ocorreram por influência deste eixo, principalmente nas regiões do Pinheirinho e da Próspera.

Vale lembrar que está sendo analisado o período de vigência do plano de 73 que perdurou até 1984. Os licenciamentos, na década de 80, mais que na de 70, estavam ocorrendo fora da mancha urbana. Observando-se os loteamentos licenciados na década de 80, pôde-se constatar que estes ocorreram em número reduzido na região mais central e na maioria das regiões mais periféricas, localizando-se fora da área zoneada (ou zona de expansão urbana) pelo plano de 73. A década de 70 e início da de 80 foram períodos de grandes obras viárias sobre vias que historicamente foram estruturadoras (estrutura viária até início da década de 70, ou antes, da avenida Axial) e as novas rodovias que se tornaram propícias a fluxos maiores, com obras de abertura de vias, alargamentos e pavimentação asfáltica.

A administração do Prefeito Algemiro Manique Barreto (1973-1977) e o primeiro mandato de Prefeito Altair Guidi (1977- 1983) foram marcados por grandes obras viárias, como a avenida Axial. Essas vias tornaram as regiões periféricas mais acessíveis, abrindo-se novas frentes para o parcelamento do solo.

Grande parte dos licenciados, na década de 80, localizavam-se fora da área zoneada do plano de 73 e tinham como acessos principais essas rodovias que passaram a compor um novo conjunto de vias infra-estruturadas. Os licenciamentos entre 1980 e 1984 (representados com

axuras em verde), período de elaboração e aprovação do segundo Plano Diretor da cidade (Plano Diretor de 1984), em grande parte se localizam em função destas rodovias: a rodovia SC 446, a sudeste do centro que interliga a cidade com o município de Urussanga, via de ligação existente deste o período das colônias; a avenida Universitária, antiga saída a oeste da cidade, que se interliga com o município de Forquilha, localidade que, na época, pertencia a Criciúma; a rodovia Luiz Rosso, antiga via colonial ao sul que, na época, já interligava a cidade com o município de Araranguá e na década de 70 passou a ser importante ligação com a Br 101 e com a área industrial da localidade da 4 Linha; a SC 443, também uma antiga via colonial a leste da cidade, que interligava a cidade com o município de Morro da Fumaça e a rua Álvaro Catão e Luiz Lazarim, que passaram a fazer a ligação entre a região do centro da cidade com o Distrito de Rio Maina, indo pelo divisor de águas do morro Cechinel até a região do Rio Maina; a rodovia Arquimedes Napolini, antiga via de acesso a Siderópolis.

Todas essas vias, exceto a Álvaro Catão e a Luiz Lazarim, existem desde a formação do núcleo inicial de Criciúma, embora, todas tenham sofrido grandes intervenções entre as décadas de 70 e 80. Novas vias, nesse período, também foram abertas, substituindo funções importantes de vias mais antigas, como é o caso da SC 445, uma nova e importante via de ligação com o município de Siderópolis aberta e asfaltada naquele período; a SC 447, que também se tornou uma nova e importante via de ligação com o município de Nova Veneza e a SC 444 que interliga com o município de Içara, sendo a principal ligação com a Br 101 desde a implantação desta rodovia federal. A maior parte dos loteamentos aprovados entre 1980 e 1984, bem como os loteamentos da segunda metade da década de 70, tem ligações diretas com essas vias que sofreram reestruturação.

A intenção não é fazer uma leitura extensa da expansão urbana da cidade, e sim demonstrar que esse processo e o de parcelamento do solo legal ocorreram também em função da acessibilidade e da aproximação proporcionada pelas vias de ligação, onde os licenciamentos ultrapassaram as fronteiras do limite do zoneamento do plano de 1973, antes mesmo que os vazios ou as terras disponíveis dentro da área zoneada (zona de expansão urbana) sofressem ocupação. Além das vias, as barreiras físicas ou naturais foram fundamentais no processo de expansão. Isso porque um mesmo elemento em determinadas situações, pode interferir ou não no processo, como foi o caso do rio Criciúma que, na época das colônias, foi um elemento estruturador, pois foi referência para o parcelamento do solo colonial e para os lotes coloniais.

Neste período, o rio apresenta-se muito mais como elemento integrador. Como foi visto

anteriormente no Bairro Paraíso, o rio Criciúma formou uma forte barreira física (aliada à presença de áreas de mineração) à expansão urbana até 1978. No entanto, esse mesmo elemento não teve forças para impedir a expansão na direção do distrito de Rio Maina, sentido em que o rio cortava o tecido urbano, mas foi vencido pelo elemento rodovia.

O mesmo pode ser dito com relação à ferrovia, a qual foi um forte elemento estruturador urbano, embora, em determinados momentos, tenha sido um obstáculo, limitando a expansão urbana. Ao observar-se, por exemplo, a mancha urbana até 1957, ao longo da ferrovia, nota-se que, entre o centro e a Próspera, a expansão urbana ocorreu somente no lado norte da ferrovia. No bairro Santa Bárbara, entre o centro e o Pinheirinho, a expansão obteve maior incremento no lado sul, ou seja, nestes dois casos a expansão foi mais expressiva no lado da ferrovia em que passava a rua estrutural, apesar de, em alguns casos, haver rua em ambos os lados. As rodovias estruturais tiveram, pois, papel importante na definição do trajeto e da direção da expansão urbana.

Como pôde ser visto, outras questões pareciam ser mais determinantes à expansão urbana do que o dispositivo apresentado na Lei de Loteamentos, do Plano Diretor de 1973. Este exigia que as “Zonas Prioritárias” fossem ocupadas antes das “Zonas Diferidas”, o que demonstrou não ter sido o caso durante a vigência dessa legislação urbanística.

Em 1984, ano em que foi aprovado o segundo Plano Diretor da cidade, a reestruturação viária estava consolidada, tanto as principais rodovias até o início da década de 70 (antes da abertura da avenida Axial) e as novas rodovias que se tornaram principais corredores de tráfegos. Isso causou mudança na hierarquia viária, onde fluxos importantes foram criados e substituídos pelos antigos.

Segundo o plano de 1984, o Plano de Desenvolvimento Urbano Físico-Especial do município de Criciúma tinha como um dos objetivos “evitar o crescimento urbano desordenado e os chamados vazios urbanos, geradores de altos custos de urbanização”, destinados a “assegurar e orientar a ocupação efetiva e o adensamento populacional das áreas urbanizadas, assim como as áreas prioritárias para a urbanização de forma a racionalizar os recursos disponíveis para a infraestrutura”, conforme apresentado, respectivamente, nos artigos 4 e 5, do capítulo II desse documento. A “adoção de mecanismos que incentivem a ocupação de áreas com infraestrutura implantada e impeçam a expansão desordenada de loteamentos” é uma das diretrizes deste mesmo documento apresentado em seu artigo 15.

Estes artigos propunham um controle da expansão urbana e junto à lei do parcelamento do solo, a Lei de zoneamento de usos e seu mapa, devem garantir uma urbanização com equilíbrio

no território. A lei de Zoneamento de Usos do solo, do plano de 1984, definia em seu artigo 10, a divisão do território em “Zona Urbana”, “Zona de Expansão Urbana” e “Zona Rural” para efeito de organização. Em seu artigo 11 definia que estas zonas correspondiam às de uso residencial, misto, industrial e de equipamentos de uso público, como definidas no mapa de zoneamento e usos. A lei do Parcelamento do Solo do plano de 1984, em seu artigo 4, versava que os parcelamentos seriam permitidos somente nas zonas urbanas e de expansão urbanas.

Como resultado da seqüência dessa análise, foi verificado que as “Zonas de Expansão Urbana” e “Zonas Urbanas” foram definidas, conforme condição dada pela produção imobiliária de lotes. De modo geral, a delimitação do zoneamento (zona urbana e de expansão urbana) do plano 84 foi definida em função da localização dos parcelamentos licenciados em fins da década de 1970 e entre 1980 e 1984, os quais em sua grande maioria tinham relação direta com a nova estrutura rodoviária consolidada. Vale frisar que, nesse período, os licenciamentos desses parcelamentos ocorreram paralelamente ao período de elaboração do Plano Diretor de 84 (Mapa 15, p. 124).

Os parcelamentos foram licenciados durante a vigência do plano de 1973, no entanto, segundo suas respectivas leis de Zoneamento e Loteamentos, estavam em condições ilegais. Isso porque os licenciamentos fugiam às regras da lei de Loteamentos, a qual exigiu que os parcelamentos deveriam ocorrer prioritariamente na área zoneada.

Mapa 15- Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 84 sobre o território do município.

Desse ponto de vista, o plano de 1984 garantiu que os loteamentos ou desmembramentos licenciados ilegalmente, perante o plano de 1973, fossem legalizados, acabando por definir o alcance do zoneamento do plano de 1984 no território. Sendo assim, as zonas de expansão urbana foram condicionadas por esses parcelamentos, na época novos e praticamente inutilizados, e pelo vasto território não urbanizado e não parcelado que os separava da área urbana efetiva, onde foram criadas futuras áreas de vazios urbanos. Sendo assim, novas áreas foram zoneadas nesse segundo Plano Diretor, as quais foram delimitadas em função da tendência da produção imobiliária de loteamentos que por sua vez já estavam estabelecidos antes mesmo da legislação urbana.

As áreas de vazios urbanos, mencionadas acima, diziam respeito às áreas não parceladas no meio urbano. No entanto, os vazios urbanos podiam ainda ser caracterizados pelos lotes inutilizados em áreas urbanas e pelas áreas degradadas por mineração, podendo ser áreas mineiradas ou de depósitos de rejeito piritoso.

Alguns vazios na zona de uso urbano do plano de 1973, durante a sua vigência, começaram se tornar perceptíveis no decorrer da década de 70, quando a urbanização passou a ocupar seus arredores, constituindo grandes e significativas áreas inutilizadas, representadas no mapa (mapa 15, p. 124) pelas áreas de números 3 e 4, localizados a oeste da cidade.

Com relação aos vazios da mineração, o Plano de 1973 não fazia a distinção dessas áreas sobre o território do município, tampouco era mencionada nos textos da lei de forma a fazer alguma restrição quanto ao uso urbano, até mesmo porque essas, na época, estavam em plena atividade.

A Lei de Loteamentos, no item c do artigo 9, trata das áreas não loteáveis, faz restrição somente ao que se refere aos “terrenos contendo jazidas, verificadas- ou presumíveis, de minérios, pedreiras, depósitos de minerais ou líquidos de valor industrial”, o que soa muito mais de forma a proteger essas áreas de supostas interferências prejudiciais à atividade da mineração ou a outras atividades afins.

A Lei do Parcelamento do Solo do plano de 1984, no artigo 5, trata de não permitir parcelamentos em “terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação, podendo a Prefeitura Municipal exigir laudo técnico e sondagem sempre que achar necessário”. Esse é o trecho da lei, que mais se aproxima da intenção de restringir o uso do solo para urbanização em áreas de mineração, mesmo que de maneira não tão específica. No entanto, a Lei de Zoneamento desse plano (plano de 84) faz a distinção das áreas no território da cidade, transformando-as em zonas de usos “De Interesse Especial”, onde difere as áreas de exploração mineral e as áreas de depósito de rejeito piritoso. As zonas de “Exploração mineral e Alteração da superfície do solo” foram definidas de maneira a sinalizar, explicitamente, o domínio dos detentores dos meios de produção que, na época, se encontravam em plena atividade exploratória de mineral. As zonas

“Destinada à Urbanização Específica” correspondiam às áreas degradadas por rejeito piritoso, definidas de maneira implícita nos textos da Lei de Zoneamento do Uso do Solo. O texto dessa lei, em seu artigo 50, definia que as zonas “destinadas à urbanização específica são as “áreas que terão normas de construção, loteamento e desmembramento ditada por órgãos competentes estaduais e municipais, para a implantação e consolidação de Projetos de Interesse Social” sem esclarecer as condições físicas do terreno.

A elaboração do Plano Diretor de 1984 se deu num período em que as áreas degradadas estavam sofrendo ocupações urbanas ilegais e irregulares devido à alta demanda por habitação e à inacessibilidade à terra urbana por parte da sociedade. Sendo assim, a legislação sobre as áreas tanto servia para proteger o processo produtivo capitalista (Mineradoras), quanto para uso habitacional, o que veio a ser uma possibilidade vista pelo poder público, mas que, de certa forma, também poderia estar, dando um passo à legalização das áreas ocupadas, irregularmente existentes em várias das áreas degradadas. Enfim, essas áreas constituíram vazios na vigência do plano de 1973 e continuaram vazias na vigência do plano de 1984, apesar de, segundo o mapa (mapa 15, p. 124), constar já em meados da década de 80 e início da de 90 loteamentos licenciados na área 4, em zona de uso “Destinada à Urbanização Específica”.

Observando-se a expansão urbana ocorrida até 2001 (Mapa 16, p.127), pôde-se perceber que os grandes vazios ainda persistiam no período, o que, atualmente, não é diferente. No mesmo período (2001), pôde-se também perceber, no setor leste/sul da cidade, a definição de dois grandes vazios, os quais o plano de 84 já havia definido como sendo áreas “Sujeitas a Estudos Posteriores”, denominadas no mapa (Mapa 15, p. 124) com o número 7.

Uma pequena parte dessas áreas começou a ser parcelada entre o fim da década de 80 e início da de 90. Ao fim da mesma década, a urbanização passou a definir, de fato e com precisão, os vazios, que pouco sofreram parcelamentos, tampouco ocupação urbana. A proposta do plano de 84 não definia exatamente a intenção sobre essas áreas, as quais, conforme o mapa de Zoneamento de Usos, constava como sendo parte integrante do grupo das áreas “De Interesse Especial”. No entanto, nos textos das leis desse plano, as áreas “Sujeitas a Estudos Posteriores” em nenhum momento são mencionadas. Outras grandes porções do território do município, que se caracterizavam como áreas rurais, também foram “Sujeitas a Estudos Posteriores”.

Mapa 16 - Expansão urbana, Parcelamentos e Zona de expansão do plano de 99 sobre o território do município

Até 2001, pôde-se perceber que a produção urbana não seguiu as regras de expansão propostas pelo plano de 84, onde as direções de expansão urbana bem acentuada ultrapassavam os limites predefinidos pela área zoneada, adentrando nas áreas rurais (para uso agropecuário), ou seja, a urbanização segue direções, atingindo territórios ilegais a ocupação e subutilizando territórios legais disponíveis nas zonas de “Expansão Urbanas”.

Conforme o Gráfico 2 (p.129), que demonstra os parcelamentos licenciados entre 1950 e 1974, houve 90 licenciamentos, num período em que não havia normatização urbana, sem controle legal desse tipo de empreendimento, onde grande parte do parcelamento se fez sem conhecimento oficial. A partir da década de 70, o número de licenciamentos deu um salto e, entre 1975 e 1984, num período que também representava a vigência do plano de 73, houve, em 10 anos, 217 licenciamentos, na época de maior crescimento econômico, período de profundas transformações no espaço e das maiores obras (inclusive e principalmente as viárias).

Entre meados da década de 80 até o fim da década de 90, período que também representavam a vigência do plano de 99, houve, em 14 anos, 233 licenciamentos, haja vista que, a partir de 1984, a economia local entrou em decadência, chegando, nos anos 90, às piores situações social e econômica da história da cidade.

Esse período apresentou a quantidade de 16.5 licenciamentos por ano, enquanto o período anterior apresentou 21,7 licenciamentos por ano. Percebeu-se, entre a década de 60 e 70, como a produção imobiliária veio acompanhando o crescimento econômico, sendo que em 1979, houve um salto desproporcional. O fim desse período veio acompanhado da Lei nº 6766, a qual entrou em vigor no mesmo ano, com o intuito de frear e organizar a urbanização brasileira, com parâmetros urbanísticos, sob pena de quem não a respeitasse.

Nessa lei, o parcelamento passou a assumir caráter de loteamento ou desmembramento. Entre eles, o desmembramento passou a ter uma viabilidade maior do ponto de vista da diminuição do custo para os loteadores, haja vista que desse modo, a obrigatoriedade em preservar 35% da gleba a ser parcelada, para áreas de utilidade pública e a necessidade de abertura de novas vias, são exigências dadas para os loteamentos. Isso foi entendido como um grande entrave exigido na realização de loteamento, tornando, assim, o desmembramento a forma de parcelar com maior agilidade na implantação e com maior aproveitamento e rendimento da terra a ser parcelada. Sendo assim, os desmembramentos passaram a ser a principal opção e mais frequente forma de parcelamento. Portanto, verificando-se no gráfico, a partir de 1979, houve uma grande queda no número de loteamentos e um grande aumento no número de desmembramentos.

Gráfico 2 - Loteamentos e desmembramentos licenciados - 1950 a 2003

Os agentes imobiliários se aproveitaram da situação para aumentar a produção com maior facilidade, pois, em uma cidade com loteamentos sendo implantados rarefeitos sobre o território, a ligação entre os parcelamentos e a cidade disponibilizou e criaram localizações num grande estoque de terras vazias dos interstícios, propícias ao desmembramento, os quais de fato ocorreram, conforme visto nos gráficos.

No Plano Diretor de 1999, grande parte do território do município se tornou legalmente apropriada à ocupação urbana. Na região Sul do município, todo o território, situado entre a rodovia Alexandre Beloli, que passava ao sul do centro da cidade, e a BR 101, estava passível de ocupação urbana, sem exceções e com restrições à expansão urbana somente nas ZEP's (Zona Especial de Preservação) (Mapa 16, p.127).

Com o auxílio do mapa de hipsometria e do de declividade do município, foi possível observar que, nessa região, somente as áreas com declividade acima de 30% e/ou acima de 50 metros foram “restringidas” à expansão urbana. O fato demonstrou que a topografia foi um forte critério para a liberação da expansão em praticamente todo o território da região, onde as áreas com declividade até 30% e abaixo de 50 metros foram legalmente autorizadas à ocupação urbana. Todas as áreas no entorno da cidade, que, de fato, tinham características rurais, tornaram-se passíveis de urbanização, as quais apresentavam, no período de elaboração do plano de 99, parcelamentos licenciados ainda na vigência do plano de 84, décadas de 80 e 90. Portanto, esses licenciamentos estavam ilegais perante a Lei do Parcelamento do Solo do Plano Diretor de 84, sendo uma situação revertida com a legislação do plano de 99.

As Leis de parcelamentos dos planos de 73 e 84 não tinham referências e não eram articuladas à lei do Perímetro Urbano. No plano de 99, a Lei do Perímetro Urbano passou a funcionar como importante ferramenta complementar à lei de Parcelamento do Solo, atuando como um dispositivo de “controle” da expansão urbana. O artigo 4, da Lei de Zoneamento e Uso do Solo do plano de 99, definia que a Zona Urbana correspondia ao perímetro urbano, parte integrante da Lei. O artigo 4, da Lei do Parcelamento do solo, desse plano versa que “Somente será permitido o parcelamento do solo para fins urbanos, em zonas urbanas, assim definidas na lei do perímetro urbano”. Sendo assim, far-se-á uma rápida análise do histórico dos limites do perímetro urbano sobre o território do município, para verificar a legalidade dos parcelamentos decorridos na atual vigência.

No decorrer da história da legislação urbana em Criciúma, houve sempre a presença de leis e perímetros urbanos, que, por sua vez, se articulavam, ou não, aos planos diretores. Em

verdade o perímetro urbano somente foi legalmente parte integrante e articulada com o Plano de 99. Historicamente, a abrangência do perímetro urbano atingiu grandes proporções, com relação ao território do município e da cidade, permitindo, ainda mais, a expansão e a rarefação.

As várias alterações, no perímetro urbano e em suas leis, podiam ser vistas nos mapas que mostrarão um histórico do perímetro urbano. Estes demonstram como evoluiu a abrangência do perímetro, sendo colocado o número e data correspondentes a cada lei de perímetro, criada desde 1960, bem como a mancha da expansão urbana e alguns parcelamentos licenciados necessários à análise.

Com isso, foi possível verificar a proporção do perímetro urbano vigente em cada um dos períodos dos planos diretores e a relação com a mancha urbana existente nesses períodos. Observou-se que, durante a vigência do Plano de 57, o perímetro urbano estava regido pela Lei n 316 que passou a vigorar a partir da década 60, ampliado em 1970 pela Lei 746. Notou-se como a lei n° 316/60 tratou de englobar a cidade, o que vale para a Lei 746/70, pois, ainda em 1978, abrangeu parte do setor norte/oeste da cidade, a qual teve sua expansão naquela direção, já bem perceptível em 1970, pois nesta região encontrava-se a maior parte das mineradoras e das vilas operárias (Mapa 17, p.132).

Mapa 17 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município

Em 1973, com a Lei 1043, a abrangência do perímetro urbano se estendeu abruptamente numa faixa estreita na direção sul do município, acompanhando a rodovia Luiz Rosso, uma das principais rodovias de acesso à cidade, ligando a cidade à Br 101, visando à implantação estratégica da área industrial, que passou a ser zoneada pelo plano de 73 e a conseqüente expansão de uso residencial na região sul do município (Mapa 18, p. 134). A cidade estava expandindo-se naquela direção e, já em 1975 e 1976, alguns loteamentos (representados c/ axura no mapa) foram licenciados dentro da ampliação de perímetro. Em 1976, houve outra alteração no perímetro urbano, com a Lei 1277, cuja ampliação se deu na região nordeste da cidade, contígua ao acesso leste da cidade ligada ao município vizinho de Morro da Fumaça e próximo à localidade Linha Batista.

Vale lembrar que, naquele período, a economia passava por um processo de diversificação industrial, sendo um momento em que aconteceu a implantação de várias empresas de grande porte naquela região, a qual, entre 1978 e 1979, já apresentava parcelamentos licenciados. Durante a vigência do Plano de 84, não houve registro de alteração do perímetro urbano.

Em 1978, ainda na vigência do plano de 73, a Lei n 1410 ampliou o perímetro urbano também para o sul, no setor sudeste, onde se verificaram dois grandes parcelamentos licenciados no mesmo ano e no ano seguinte (1978 e 1979), ambos de propriedade da imobiliária “Empreendimentos Imobiliários Predilar”, correspondentes aos loteamentos Jardim Maristela e Ana Maria citados anteriormente. Na área ampliada, já vinha sendo cogitada pelo Poder Público a implantação de um parcelamento que se tornaria o porto seco da cidade. Em 1978, também se percebia a desproporção entre a área do perímetro urbano e o território da cidade.

Mapa 18 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município

Após duas décadas, houve uma outra alteração do perímetro urbano, que se deu com a aprovação do Plano de 99 (Mapa 19, p.136), correspondente à Lei nº 3900. Essa ampliação ocorreu em todas as direções da cidade e do território do município. Na região Norte, atingiu o limite territorial do município, em parte da região Sul, na região Nordeste e Leste, acompanhando a rodovia de acesso e ligação com o município do Morro da Fumaça. Ainda, na região oeste, abrangendo toda essa área da cidade, estendendo-se até o limite territorial do município. A ampliação de 1999 visou a transformar legalmente, em área urbana as, localidades mais periféricas separadas da cidade, bem como bairros que se desenvolveram linearmente ao longo de importantes vias de saída da cidade, os quais ultrapassaram os limites do perímetro anterior.

Essa alteração refletiu o que vinha acontecendo historicamente, quando o perímetro urbano encobriu novas partes do território de maneira muito abrangente, sendo, ainda, inseridas ocupações rarefeitas em áreas de características rurais.

Em 1999, o limite do perímetro urbano, no lado sul da cidade, foi deslocado de maneira a englobar totalmente a rodovia Alexandre Beloli. Em 1891, a região recebeu imigrantes italianos, que se instalaram ao longo dessa via, onde se constituíram algumas localidades e loteamentos, a exemplo da Vila São João e da 1ª Linha. A ocupação sobre a via tornou-se mais intensa, porém a região ainda apresentava características rurais. Essa área foi inserida dentro do perímetro urbano, através da Lei 3900, a qual foi parte integrante do Plano Diretor de 1999. Conseqüentemente a nova delimitação de perímetro veio acompanhada da idéia de um anel viário em torno da cidade, onde a rodovia Alexandre Beloli se tornou parte integrante da proposta, além de um zoneamento urbano, propostas importantes para permitir, além da arrecadação, a consagração da expansão urbana. Ao longo desse trecho, principalmente a partir da década de 90, vêm-se configurando novas formas de uso do solo, a exemplo de indústrias, loteamentos e dentre estes condomínios fechados. O anel viário deu maior acessibilidade e diminuiu o tempo de deslocamento, fatores que, aliados as características naturais da região, criaram boas e/ou poderosas localizações.

Em várias situações, os limites dos perímetros urbanos formaram extremidades retilíneas. Na ampliação de 1973 e 1978 limitaram-se, ao sul, com a Primeira Linha (rua Alexandre Beloli), a qual correspondia à linha de referencia de antigas colônias. Com relação à ampliação do perímetro urbano, em 1976, o limite ao sul se deu próximo à Localidade Linha Batista, o que também tem relação com a divisa das antigas colônias.

Mapa 19 - Perímetro urbano, Parcelamentos e Expansão urbana sobre o território do município

Estas linhas têm as ruas como demarcação. Provavelmente a definição do limite oeste da ampliação de 1970 teve como critério as divisas de antigas colônias, sem qualquer referência física visível. Grande parte dos limites desses perímetros não considerou aspectos naturais, hidrográficos, topográficos e, aparentemente, em alguns casos, nem mesmo a tendência real da forma urbana, sempre sendo demarcados longe da interferência da ocupação urbana.

O intuito de utilizar o perímetro urbano parecia realmente ter a arrecadação como o principal objetivo, tanto pela maneira como vinha sendo tratada essa questão, sempre abrangendo grande parte do território além da cidade, quanto pelo simples fato de as leis do perímetro aprovadas, até 1978, não estarem articuladas aos planos diretores. No entanto, a última alteração, mais que nas anteriores, teve o intuito de arrecadar, até mesmo porque o município estava em um período de recuperação da pior crise econômica. Também esteve condicionada à cidade, que já havia extrapolado os limites do perímetro anterior, refletindo uma produção de espaço forçada (Loteamentos e Desmembramentos) e descontrolada.

Considerou-se que algumas das datas de licenciamentos se referiam à data de regularização de parcelamentos já existentes, como foi o caso da Cidade dos Mineiros, implantado e iniciado através do processo de ocupação em 1960, no embora sua regularização tenha ocorrido só em 1976. Após a implementação da lei de loteamentos do plano de 73, vários loteamentos, já implantados, foram regularizados. A estrutura viária, que se apresentava até o início da década de 70, foi formada pelos caminhos coloniais e pelos do carvão.

3.5.2 As leis de Parcelamentos

Em 1973, a cidade estava praticamente estruturada e já mantinha grande parte da forma urbana apresentada pela mancha urbana em 1978. Até o início da década de 70, o parcelamento do solo se fazia sem normatização, ou seja, no que tangia à reserva de áreas de utilidade públicas ou verdes e área de proteção permanente, no caso de proteção das margens e nascentes dos rios, até o momento não havia a obrigatoriedade de reserva dessas áreas no parcelamento.

O próprio Código Florestal, que entrou em vigor em 1965, poderia ser aplicado no espaço urbano munido de um dispositivo, que tratava de proteger os recursos hídricos, foi disponibilizado tardiamente no caso de Criciúma, pois, em meados da década de 60, a urbanização do centro da cidade já havia destruído e ocupado boa parte das margens do rio Criciúma. O quadro urbano, em que se encontra a cidade atualmente, principalmente a região central da cidade, apresenta grande

falta de áreas verdes e públicas, além da pressão urbana sobre os rios, já bem avançada desde a época.

Nesse sentido, será analisada a lei de loteamentos, Lei n 948 do plano de 73, onde serão feitos alguns paralelos com as demais leis de parcelamento do plano de 84 e 99. Começaremos com artigos da lei do primeiro plano, que tratam das áreas não loteáveis. O artigo 8 versa que:

Sem prejuízo das demais disposições desta lei, não poderão ser loteados ou desmembrados os terrenos alagadiços e sujeito as inundações, sem que sejam drenados os terrenos e aterrados até a cota livre de enchente e que assegurem perfeito escoamento das águas. As obras executadas para tal fim deverão ficar incluídas juntamente com as vias públicas do loteamento”.

O artigo 9 versa a respeito da proteção rios, lagos lagoas e nascentes, exigindo 10 metros de largura mínima de faixa marginal. Esses artigos tratam de questões que demonstram a “preocupação” com os bens naturais e o bem-estar social, ao restringir o parcelamento sobre os cursos naturais. Porém observa-se que, nesse dispositivo, existe uma exceção que permite lotear esses tipos de terrenos, desde que sejam drenados e aterrados, assegurando perfeito escoamento de água e livres das cotas de enchente. Isso pode ser a permissão legal para o uso e a ocupação do solo inadequado, que se constituiu na cidade de Criciúma, principalmente no que se refere à ocupação na área mais central, com relação ao rio Criciúma, que corta essa região da cidade. Essa maneira de tratar os recursos hídricos também é empregada na Lei de Parcelamento do solo, Lei n 2.040 do Plano de 84, em seu artigo 5, inciso I, e da Lei n 3.901 do Plano de 99, também em seu artigo 5, inciso I, os quais permitem também que o escoamento das águas seja garantido através de canalização ou tubulação.

O rio Criciúma encontra-se numa situação degradante por receber o esgoto sanitário oriundo de toda a área do centro e, ao mesmo tempo, está sob condição de pressão urbana, com edificações até mesmo sobre seu curso.

Essa situação, há anos, vem trazendo uma série de prejuízos à cidade. Com o auxílio de fotos aéreas (Figura 4, Figura 5 e Figura 6, p. 139, 140 e 141, respectivamente) da cidade, entre 1957 e 2000, pôde-se observar o desenvolvimento da ocupação urbana sobre a bacia do rio Criciúma e seu curso, hoje praticamente oculto na cidade.

Figura 4 - Bacia do Rio Criciúma - 1956

Figura 5 - Bacia do Rio Criciúma - 1976

Figura 6 - Bacia do Rio Criciúma - 2002

A formulação e a vigência do Plano Diretor de 73 ocorreram entre o fim da década de 60 e meados da década de 80. Como foi visto nos capítulos 2 e 3, esse período foi o de maior crescimento econômico e de forte expansão urbana. Os incentivos do Governo Federal, para acelerar o processo de mecanização das minas de carvão, visavam exclusivamente a aumentar a produção carbonífera, objetivando atender à demanda do mercado industrial interno, pois com a crise mundial do petróleo, iniciada em 1973, o carvão catarinense passou a substituir o óleo combustível no uso industrial e siderúrgico. Esses incentivos trouxeram novas indústrias à região, abrindo novas frentes de trabalho.

Isso gerou um forte processo de expansão urbana, tanto do ponto de vista da horizontalidade, com a expansão no território, como do ponto de vista da verticalização dos edifícios. Com isso, pretende-se mostrar que a situação dos rios, em particular o rio Criciúma, foi conseqüência da história do crescimento da cidade, onde a lei do parcelamento do solo tinha, ainda, como interferência, no sucesso de sua aplicação, o próprio zoneamento do plano. A lei de zoneamento não limitava a altura das edificações e usava o índice de aproveitamento como elemento regulador de densidade, bem como a variação dos recuos laterais e dos fundos, conforme a altura das edificações.

Para obter maior número de pavimentos, exigia-se maior área de terreno. Isso aumentava, ainda mais o valor dos lotes e o interesse por maior área. Na região do centro da cidade, cortada pelo rio Criciúma, o plano a definia como ZU1 (Zona Urbana 1), que propunha alta densidade e maior permissividade, se comparada a propostas de uso e índices do plano como um todo. Essa era uma zona de incentivo à habitação, à prestação de serviço, dos comércios varejista e atacadista e dos de administração pública, autárquicas e bancária e atividades fabris, tendo como restrição o uso que não fosse compatível à vida urbana do ponto de vista da higiene e da segurança a juízo da prefeitura.

O uso, como se percebe, propunha uma área de uso misto, a qual, historicamente, se consolidou com forte característica de uso comercial de lojas, onde a utilização do pavimento térreo passou a ser de fundamental importância dentro desta dinâmica econômica. O metro quadrado de terra tornou-se elevado e rentável para o uso comercial e, quanto maior o aproveitamento da área do terreno, maior área de construção para uso comercial permitido para essa zona. Nesse ponto, a lei de zoneamento entrou em conflito com a de loteamentos, pois as áreas urbanizáveis, junto às áreas a serem protegidas (margem dos rios), vão totalmente contra o interesse da maioria (os proprietários das terras contíguas ao rio), contribuindo para que fosse transgredido o artigo

9, que tratava da proteção dos rios. Analisando-se o potencial construtivo oferecido nas ZDA's, verificou-se que existiam opções de índices 3, 4 e 5. No entanto, dentre estes, somente o índice 3 não exigia o recuo, permitindo que as edificações estendessem até as divisas laterais do terreno. Para os índices 4 e 5, exigiam-se recuos laterais.

Considerando-se a alta demanda por área construída para uso comercial, na região do centro, entende-se que o índice 3 oferecia o maior potencial construtivo para esse tipo de uso, o que contribuiu para aumentar o interesse dos proprietários em estender os terrenos sobre o rio, incentivando a prática de aterrar as margens do rio, a fim de obter mais área de terra. Essa incompatibilidade entre o interesse de usos e o zoneamento proposto, com relação às margens dos rios e, em particular, o rio Criciúma, veio aumentando no decorrer da história da legislação urbanística do município, haja vista que os parâmetros de potenciais construtivos e as exigências nas larguras das faixas aumentaram.

A lei do Parcelamento do solo 2.040 do plano de 84, passou a exigir uma faixa de 15 metros de preservação para cada lado do curso do rio visando a atender os termos da Lei Federal 6766, que estava em vigor desde 1979. A faixa de 15 metros continua a ser exigida no parcelamento do solo da Lei 3.901 do plano de 1999. No entanto, existe uma ressalva que exige 5 metros apenas de faixa "Non Aedificandi" no trecho entre sua nascente e o ponto em que o seu curso encontra a rua Henrique Lage, compreendendo o trecho em que esse rio passa pela região do centro da cidade, levando em consideração o uso consolidado sobre as margens, onde grande parte das edificações avançam sobre o curso do rio.

O plano de 1999 não tinha pretensões de recuperar a área de preservação perdida no decorrer da história da ocupação urbana ao longo do rio Criciúma, mas tentou preservar a situação existente de forma a não a tornar ainda mais crítica. Atualmente, a Prefeitura Municipal, em suas consultas de viabilidade e para a liberação de obras, exige o mínimo de 30 metros de faixa "Non Ardificandi", ao longo dos rios sem exceção, do contrário somente com o consentimento do Ministério Público. Isso devido às contradições legais entre a Lei Federal 6766 e o Código Florestal. Ambas se contradizem, quando respectivamente exigem 15 e 30 metros de faixa de preservação ao longo dos rios.

Apesar de a lei do Código Florestal sugerir a sua aplicação em áreas rurais, devido ao seu próprio nome e também aos seus diversos artigos em que são direcionados às áreas rurais, a sua aplicação legal tem se estendido à área urbana devidos às margens dadas, segundo ações ajuizadas por artigos que não definem seu lócus de aplicação, a exemplo do artigo 2.

Art. 2º Consideram-se de preservação permanente, pelo só efeito desta Lei, as florestas e demais formas de vegetação natural situadas:

a) ao longo dos rios ou de qualquer curso d'água desde o seu nível mais alto em faixa marginal cuja largura mínima será: **(Redação dada pela Lei nº 7.803 de 18.7.1989)**

1 - de 30 (trinta) metros para os cursos d'água de menos de 10 (dez) metros de largura;

2 - de 50 (cinquenta) metros para os cursos d'água que tenham de 10 (dez) a 50 (cinquenta) metros de largura;

3 - de 100 (cem) metros para os cursos d'água que tenham de 50 (cinquenta) a 200 (duzentos) metros de largura;

4 - de 200 (duzentos) metros para os cursos d'água que tenham de 200 (duzentos) a 600 (seiscentos) metros de largura;

5 - de 500 (quinhentos) metros para os cursos d'água que tenham largura superior a 600 (seiscentos) metros;

b) ao redor das lagoas, lagos ou reservatórios d'água naturais ou artificiais;

c) nas nascentes, ainda que intermitentes e nos chamados "olhos d'água", qualquer que seja a sua situação topográfica, num raio mínimo de 50 (cinquenta) metros de largura.

Esse artigo possibilita a interpretação legal, atribuindo sua aplicação a áreas urbanas. O parágrafo único do mesmo artigo incita diferentes interpretações legais:

No caso de áreas urbanas, assim entendidas as compreendidas nos perímetros urbanos definidos por lei municipal, e nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, em todo o território abrangido, observar-se-á o disposto nos respectivos planos diretores e leis de uso do solo, respeitados os princípios e limites a que se refere este artigo.

A esse respeito considera-se que os plano diretores devam respeitar os parâmetros estabelecidos no artigo 2. Outras interpretações consideram e questionam se os limites, a que se refere o parágrafo, dizem respeito ao máximo ou ao mínimo, o que poderia ser entendido como aceitáveis parâmetros menores do que os apresentados no mesmo artigo. A incompatibilidade existente entre leis referida anteriormente, é fato, e isso torna o poder público municipal impotente com relação a questões urbanas e ambientais.

O artigo 13 da lei de Loteamentos do plano de 1973 e o inciso VIII, do artigo 6 da lei do Parcelamento do solo, do plano de 84 são dispositivos que demonstram o interesse em dar um melhor tratamento aos rios, contrariando a ocupação que vem acontecendo no decorrer dos anos, tanto na área central da cidade como na periferia com ocupações urbanas inadequadas, podendo ser legais ou ilegais. Estes dispositivos propõem a obrigatoriedade na criação de vias públicas marginais aos rios situados junto aos loteamentos. No Plano de 84, em particular o artigo 6, inciso IX, afirma que "os loteamentos situados junto aos cursos d'água, relacionados no Anexo I, deverão conter vias públicas marginais, paralelas e contínuas à faixa não parcelável. O Anexo I, a que se refere esse artigo, diz respeito a uma relação de cursos d'água que, obrigatoriamente,

deverão apresentar as condições exigidas nesse inciso.

Os dispositivos condicionam o desenho urbano ao dos rios e, no caso particular do plano de 84, torna-se imprescindível a relação dos cursos d'águas, onde foi feita uma predefinição.

Em linhas gerais, as normas de parcelamento do solo dos planos de 73, de 84 e de 99 são similares, porém, como está sendo visto, existe diferenças consideráveis. craiahum momento tanto nos mapas quanto nos textos menciona Asidanteriormente.

Tomando como exemplo, ainda, a fim de comparação, a atual lei de Parcelamento do Solo do Plano Diretor de 99 exige que 10% da área loteada sejam destinados para utilidade pública e 10% para as verdes e de lazer, totalizando 20% de área reservada a esses fins. No caso da lei municipal de loteamentos do Plano de 73, existe uma semelhança quanto a essa condição. O artigo 17 da lei versa que 20% da área loteada deverão ser reservados para utilidade pública ou para permutas com vistas a esse fim. Da questão também trata o inciso V do artigo 6 da lei do Parcelamento do solo do Plano de 84. Este versa que nenhum loteamento será aprovado sem que o proprietário da gleba ceda à Prefeitura Municipal, sem ônus para esta, a área de 20% que deverá ser destinada à área verde de vegetação, área verde de lazer e/ou a área de utilidade pública.

Nota-se que há uma semelhança no que se refere à quantidade de 20% de reserva de área loteada entre as leis, mas uma diferença no que concerne aos destinos, pois no caso da lei de parcelamento dos planos de 73 e de 84, o fato de estas indefinirem o destino para áreas verdes não se garante que legalmente todos os loteamentos terão, no futuro, uma área verde. A lei do Plano de 73 ainda permite a permuta dessas áreas (verdes ou públicas) para o mesmo fim. A lei do Plano de 84 permite a permuta somente das áreas públicas para o mesmo fim, mas não obriga que parte da reserva tenha que ser destinada a áreas verdes e/ou de lazer de forma a garantir este uso. O parcelamento do solo do Plano de 99 não permite a permuta das áreas verdes, mas admite a das áreas públicas.

Nem mesmo a lei Federal 6766 faz a distinção entre áreas públicas destinadas a vias, equipamentos públicos ou áreas verdes e/ou de lazer. Somente define que 35% da área loteada têm que ser reservados a esses fins, incluindo as ruas projetadas, deixando ao município a boa vontade em garantir áreas para equipamentos públicos e verdes. Isso demonstra uma boa causa legal da falta de áreas verdes na cidade.

Com relação às áreas verdes, denominadas de “Verdes Públicos”, previamente definidas no mapa do Plano Diretor de 1973, o artigo 12 da lei de Urbanismo (lei n° 947) que trata da abertura de novas ruas versa o seguinte:

A abertura de novas vias em áreas da zona urbana hoje não edificáveis nos termos da lei de Urbanismo deverá obedecer às disposições da lei de Loteamentos, devendo ainda o traçado viário e dos espaços verdes respeitar as indicações que o Plano Diretor contenha relativamente à área interessada.

Entende-se desse modo, que o traçado de novas vias e áreas verdes diz respeito aos novos loteamentos, que deverão obedecer à proposta presente no plano, como por exemplo, o traçado e a localização das áreas verdes (Verdes Públicos) predefinidas na proposta do Plano de 73. O artigo ainda continua afirmando:

Quando em virtude da aplicação deste artigo a gleba de um determinado proprietário for atingida por área verde em proporção superior a prevista na lei de Loteamentos, deverá a Prefeitura compensar o referido proprietário mediante a entrega de área proporcional decida para esse fim por proprietários de outras glebas do mesmo loteamento.

Verifica-se, nesse ponto um mecanismo que deveria garantir a implantação ou o desenho urbano proposto no plano com relação ao traçado viário e às áreas de “Verde Público” com tal compensação. No entanto, é provável que esse mecanismo não tenha obtido tanto sucesso. O arquiteto Nelson Gaidzinski comentou esta questão ao avaliar o plano de 1973:

Mas o grande problema desse plano de 73 era que precisava de um investimento alto para desapropriações de áreas verdes. Por exemplo, o Airton Rosa herdeiro de terras do loteamento Beneton, quando ele soube que em suas terras ia ser uma praça, ele exigiu que fosse desapropriado imediatamente já que ele não poderia construir e pretendia vender tal área, acontecendo vários desses casos. Então a prefeitura não tinha recursos.” (18-07-08).

Esse mecanismo exigia que a prefeitura desapropriasse áreas para garantir que os “Verdes Públicos” fossem implantados. No entanto a prefeitura normalmente alegava a falta de recursos para este tipo de investimento. Sendo assim, a condição dada pelo plano e a sua não-observância, por parte do poder público, colocava as ocupações urbanas em situações de ilegalidade, pois aconteceram sobre áreas que deveriam ser públicas. Muitos dos casos, quando ocorridos, foram liberados pela prefeitura. A relação entre o prefeito e os proprietários dessas terras, que eram atingidas pelos espaços verdes públicos, eram estreitas, e o fato de não haver uma grande fiscalização por parte da câmara dos vereadores também contribuiu para a inobservância deste plano.

A falta de áreas verdes e públicas, no município de Criciúma, é um grande problema. A disponibilidade dessas áreas é muito precária, e os bairros, que necessitam de terreno para construção de algum tipo de equipamento urbano, como praças, creches e escolas, em grande parte dos casos, não dispõem de local apropriado para construir, tornando-se a ausência de áreas verde,

na cidade, um fato lamentável. Atualmente, a cidade encontra-se nessa condição, mas a deficiência já é sentida desde a vigência do Plano de 1973. O perfil da cidade, traçado em 1980, gerou o plano de desenvolvimento para o Plano Diretor de 1984, e referiu-se a este problema ao questionar a defasagem do Plano de 73, afirmando que as áreas verdes sofreram um processo de achatamento, ressaltando a carência daquelas.

3.5.2.1 Lei dos Conjuntos Residenciais

A seguir tratar-se-á de estudar a respeito da lei 950 já que esta faz referência ao BNH. Refere-se a uma lei que estabelece normas para a implantação de conjuntos residenciais por Cooperativas Habitacionais do Banco Nacional de Habitação. A Lei consiste, basicamente, em normas sobre medidas e áreas mínimas dos compartimentos de apartamento e casas a fim de caracterizá-las como Cooperativas Habitacionais do BNH. Destacam-se aqui as normas que fazem referência aos loteamentos destinados a esse fim. As normas estão presentes nos artigos 5 e 6 e estabelecem algumas quebras das regras da lei de Loteamentos deste plano. Aceita lotes menores que 360m² exigidos na Lei de loteamentos, permitindo área mínima de 300m² e 250m² para fechamento de quadra, bem como apenas o ensaibramento das ruas, mais meio-fio e sarjetas, enquanto a lei de loteamentos exige cordão de sarjetas, rede de água, rede elétrica e arborização. Com isso, é notável que, para os loteadores, o custo para a implantação de um loteamento caracterizado como “Conjunto Habitacional por Cooperativas Habitacionais” é bem menor que o de um loteamento comum.

A criação do Banco Nacional de Habitação- BNH e a montagem do Sistema Nacional de Habitação - SFH consistiu em uma estrutura institucional que marcou época no que se refere a expansão imobiliária. O sistema deveria dar conta de aplicar uma política habitacional; no entanto, a atuação principal se deu no campo da normatização e da supervisão. Nesse sentido, observou-se que a Lei dos Conjuntos Residenciais por Cooperativas Habitacionais, ainda que vinculada à lei Federal n 4.380, de 21-08-64 (BNH) e o Decreto n 58.377, de 09-05-66, tratou tão-somente de normas construtivas.

Verifica-se, então, que existem poucos critérios capazes de garantir o acesso à moradia à baixa renda. Como foi visto anteriormente, quando se trata de loteamentos, o critério se resume a mudança de parâmetros urbanísticos, a fim de facilitar economicamente a sua implantação. Ao se tratar de construção de edifícios de moradias, a lei define que a “unidade autônoma destinada

à moradia própria” deverá ter seu acabamento conforme o Padrão Normal da PNB – 140, da ABNT. Essa lei foi generosa com os loteadores e construtores, que, a partir de 1975, passaram a ser os principais agentes responsáveis pela expansão imobiliária no município de Criciúma.

Os agentes construtores tinham o centro da cidade e o entorno como os principais setores de atuação na cidade, onde as empresas construtoras e incorporadoras, segundo Vieira (2004, p.27) “captando recursos do SFH, foram construindo unidades verticalizadas multifamiliares nas proximidades do centro tradicional e nos bairros Comerciário e São Cristóvão. Isso demonstrou que estava transcorrendo um período de verticalização do centro da cidade com o começo entre o fim da década de 60 e início de 70.

O fato indicou um processo de reprodução do espaço por meio do solo criado, tendo como aliado o zoneamento proposto no Plano de 73, que caracterizava o centro e parte do entorno como ZDA- Zona de Densidade Alta, onde se permitiam os maiores índices de aproveitamento que variavam de 3 a 5 sem limite de altura para as edificações. A oferta de moradia, no entanto, tem como alvo as classes de rendas média a alta, pois a grande concentração de empreendimentos imobiliários, em área da cidade dotada dos melhores níveis de infra-estrutura, serviços públicos e privados, comércios. Isso porque não poderia ter como objetivo atender a uma demanda de classes de baixa renda, pois essas unidades de moradia atingiam valores incompatíveis a tal parte da sociedade.

Os empreendimentos tendiam ao uso habitacional e se faziam em áreas já valorizadas, característica, que passou a ser potencializada pela legislação urbanística vigente. Com isso foi exibida uma certa perversidade na função de política habitacional, pois se acreditava que, de fato, deveria ser cumprida pelo Sistema Nacional de Habitação.

Os agentes loteadores correspondiam, principalmente, aos proprietários fundiários, tendo também a participação do Estado no parcelamento do solo, ou seja, na produção do espaço. Dentre os proprietários fundiários, havia a presença marcante dos mineradores, a exemplo da carbonífera Próspera S/A. A Prefeitura Municipal de Criciúma e a disponibilidade de recursos captados, através do SFH e da COHAB - Companhia de Habitação, representavam a atuação do Estado na produção do espaço com esse tipo de empreendimento. O fato foi comentado e já pôde ser verificado em capítulos anteriores, através do mapa, que demonstrou a expansão urbana, na década de 70, e a localização de conjuntos habitacionais implantados pelo Estado na mesma época. Foi possível perceber que, nessa década, a principal direção da expansão urbana se deu para a região oeste da cidade. Nesse sentido foi notável a relevante atuação do Estado na região Leste da cidade,

direção em que se constatou forte expansão urbana a partir dessa década.

3.5.3 ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

3.5.3.1 Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor de 1973

O Plano Diretor de 1973 foi conhecido como sendo o que definiu e previu uma série de intervenções e obras que, de fato, foram executadas. Obras como o Paço Municipal, a Avenida Centenário são normalmente atribuídas a esse plano. Isso pode ser visto no Plano Básico de Desenvolvimento Econômico Ecológico – PBDEE da área da AMREC (Associação dos Municípios da Região Carbonífera), desenvolvido pela UNESC (Universidade do Extremo Sul Catarinense), em 1997, o qual destaca a respeito do Plano Diretor acima referido “o enfoque dado à ocupação da faixa de domínio do ramal da estrada de ferro Dona Tereza Cristina, que corta toda a cidade no sentido leste – oeste, criando, sobre a mesma, a atual avenida Centenário, importante via estrutural da cidade”.

O PROGESC (Programa de Informações Básicas para a Gestão Territorial de Santa Catarina), desenvolvido pela Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais – CPRM, deu subsídio para a elaboração do Plano Diretor de 99. Em um trecho do seu texto, afirma que “muitas obras urbanísticas previstas pelo Plano Diretor de 1973 foram concretizadas. Como exemplos, citam-se a avenida Centenário, em decorrência da desativação e relocação da estrada de ferro, e o Parque Centenário, em consequência da desativação e relocação do aeroporto municipal para Santa Líbera hoje município de Forquilha”.

Ao se referir sobre este plano, em sua Dissertação de mestrado, Vieira (2004, p. 117) destaca:

A elaboração do primeiro plano diretor (1973) retrata a preocupação da administração municipal de pretender regular a construção de um espaço urbano já envolvido pelos interesses dos promotores e vendedores de imóveis e pelos proprietários de grandes glebas remanescentes dos lotes coloniais. A proposta central deste primeiro plano foi a de remover o ramal principal da estrada de ferro para o leito atual, mais ao sul da cidade, liberando o leito antigo para a construção da avenida Centenário- símbolo da transformação do espaço urbano antigo e lento para o espaço moderno e dinâmico.

Essas afirmações demonstravam que a identidade do Plano de 73 foi representada por obras que foram marcantes para a cidade. Realmente, essas intervenções tinham a ver com a proposta do plano. No entanto, o que se questiona são as previsões que não foram concretizadas,

embora fossem propostas legalmente.

Historicamente, no Brasil, existe um imaginário que responsabiliza e capacita os planos diretores como sendo determinantes em realizações de intervenções que, por sua vez, estavam propostas nos planos. No entanto, existe também, no caso deste plano, uma série de proposições que não foram levadas em consideração, no que se refere a tornar realidade os espaços públicos propostos. A questão é se essas obras foram executadas com o intuito de obedecer a uma previsão dada pelo plano, porque muitos outros espaços públicos propostos não foram concretizados.

O Paço Municipal, como se sabe, foi executado no período da vigência desse plano, e este empreendimento foi edificado sobre uma das áreas destinadas a “Projetos Especiais”, o que faz com que a obra seja atribuída ao Plano. Em verdade, a área foi disponibilizada com a desativação do antigo aeroporto Leoberto Leal, onde o plano propôs a transformação do local em um grande parque público. Como já se sabe, esse parque foi executado e garantido como área pública, onde foi implantada uma das grandes obras estruturais da década de 70, uma época de muitas intervenções na cidade. A proposta do plano sobre a área se referia a um parque público, e não ao local onde deveria ser a nova prefeitura. Em nenhum momento, tanto nos mapas quanto nos textos, a proposta deste plano definiu, com precisão, a localização ou a criação da nova prefeitura.

Obra e plano provavelmente subsidiaram um discurso voltado ao “fazer planejamento urbano”. Pretende-se demonstrar que o plano colocava essas áreas como diretrizes ou como reserva técnica para implantação de empreendimento público. No entanto, a definição dessas áreas não apareceu explicitamente, ou seja, o uso apresentado pelo plano, não foi garantido legalmente em sua proposta. As áreas apareceram no plano como sendo áreas para “Projetos Especiais” representadas no mapa do sistema viário que, por sua vez, fizeram parte da lei do plano, no entanto não apresenta o carimbo de aprovação na Câmara de Vereadores. Os textos foram aprovados na Câmara, e os mapas não.

Além do mais, nem mesmo o termo utilizado para estas áreas “Projetos Especiais” constou nos textos da lei, o que tornou a proposição sem nenhum amparo legal. A idéia de reservar algumas áreas da cidade para projetos especiais pareceu ser interessante desde que o caráter destes projetos fosse esclarecido. Do contrário, o que demonstrou ser o caso, a idéia tornar-se-ia um tanto vaga. O plano, ao apresentar as propostas dessas áreas, fez sugestões de uso coletivo, indicando possibilidades de uso público, sem amarrar as funções legalmente nos textos da lei, o que colocou o fato como um caso omissos. A lei de urbanismo, Lei 947, em seu artigo 30 afirma que “os

casos omissos na tal lei serão resolvidos pelo prefeito em consulta ao órgão técnico municipal”. Esses destinos, não presentes no plano, ficaram por conta das administrações, ou melhor, do Poder Executivo que tinha autonomia de definir o que poderia ser uma grande obra estrutural sem garantir que tal decisão prevalecesse ao interesse da cidade ou ao interesse coletivo.

Isso deu margem à influência de políticos e a um pequeno grupo de pessoas, com interesses privados, interferir nas intenções dos técnicos da prefeitura. Isso dava, ainda, um grande poder de barganha política ao prefeito. A presença explícita das propostas poderia ao menos despertar a consciência de necessidade dessas áreas à cidade e amarrar o censo comum de um Planejamento Urbano a um plano. Ao mesmo tempo em que se teve a área do Parque Centenário composta pela obra do Paço Municipal, do teatro, do ginásio e do monumento às etnias, que foram implantadas sobre a área do antigo aeroporto, ou seja, sobre uma área definida no plano de 73 como sendo para “Projetos Especiais”, também ocorreu a ocupação urbana sobre diversas áreas que deveriam ser públicas, destinadas a “Projetos Especiais” ou a “Verdes Públicos”, que não foram utilizadas em benefício público.

A lei nº 1376 mostra a descaracterização de uma dessas áreas destinadas a “Projetos Especiais”, ao excluí-la do mapa do sistema viário do Plano Diretor de 73. A área em questão corresponde à localizada ao sul do centro da cidade (Mapa 11, p.103), já comentada anteriormente, e se trata de uma área pública que legalmente deixou de ser denominada área de “Projetos Especiais”.

No local, localizava-se o antigo cemitério municipal e, posteriormente tornou-se o local da feira e da creche municipal. No ano de 1998, houve a negociação desse espaço com a iniciativa privada, que implantou um grande supermercado no local, fato que levou a área a deixar de atender ao interesse coletivo, para atender ao privado. A área está junto ao centro e separada deste pela atual avenida Centenário e contígua ao bairro Comerciário. A destinação dessa área para espaço público poderia mudar o quadro de escassez de espaços públicos neste bairro.

O zoneamento do plano de 73 tratou o centro da cidade e parte do bairro Comerciário como zona de densidade alta, o que historicamente tem sido proposto pelos planos. Essa região da cidade (centro e bairro Comerciário) de fato se configurou de maneira adensada, tanto pelo aspecto construtivo, quanto pelo aspecto demográfico. A densidade, aliada ao parcelamento do solo, ocorrido até o início da década de 70, contribuiu para a consolidação de um espaço carente de locais públicos livres para lazer e equipamentos públicos e comunitários. O parcelamento do solo ocorrido até o início da década de 70 não possuía lei específica e, legalmente, as reservas

de áreas verdes e públicas não eram exigidas. O fato teve influência direta no espaço configurado com a ausência de áreas verdes e públicas na região central da cidade e, em particular, no bairro Comerciário. A carência dessas áreas, atualmente, é um dos maiores problemas do bairro, o que potencializa a necessidade de legalmente se obter esses espaços que a própria administração pública não deu conta de garantir àquela comunidade.

O descaso e o desinteresse das autoridades municipais pelos espaços públicos tornaram-se evidentes ao verificar-se a omissão legal com a proposta do plano diretor de 73, através da lei n 1327. O desinteresse perdurou e negou propostas apresentadas pela CODEPLA já na década de 90, que projetou um centro de convivência sobre a área, bem como a cogitação de implantar o terminal urbano de transporte coletivo. A idéia de destinação desse espaço em particular, esteve definida para uso público no que se referia à destinação para projetos especiais, mas indefinida no que se referia à não-especificação do equipamento a ser implantado.

No entanto, verificou-se que a intenção seria destiná-lo a essa função, ou seja, ao intuito dos projetos especiais, denominados no mapa de sistema viário, a fim de usá-lo como espaço público, haja vista os comentários na apresentação da proposta do Plano Diretor de 73.

Em entrevista com o arquiteto Fernando Carneiro, pôde-se verificar uma das idéias que se previa para a área era a de que a largura do leito da estrada de ferro passava de 40 para 80 metros chegando até o cemitério, e como o cemitério foi transferido, então essa área era pública. Inclusive para o diretor da estrada de ferro, o entrevistado afirma que fez uma perspectiva pra esta área como se fosse o centro cívico da cidade que ia ter a prefeitura, o fórum, isso no ano início da década de 70. A proposta foi apresentada ao diretor da estrada de ferro para demonstrar o que estava se propondo para aquela área. O diretor perguntou: “o que vocês vão fazer nesta área? O que vocês vão fazer com a estação da estrada de ferro?” “Eu respondi que ia ser a rodoviária ali, claro, que com modificações”.

Como se percebeu além de um centro cívico, até mesmo a prefeitura foi apresentada como alternativa de ocupação da área. Contudo, esta idéia não possuiu uma definição, embora existisse uma intenção. A rodoviária, como foi comentada na afirmação, durante um tempo, funcionou no prédio da estação ferroviária desativada.

A mesma idéia foi levada ao plano como sugestão, porém sem uma amarração legal: “O plano não prevê a criação de um centro cívico propriamente dito, mas identifica uma área central como preferencial para a implantação de órgãos públicos centrais.”

Com relação à proposta do plano, percebeu-se que foram definidas as varias localizações

(Áreas de Projetos Especiais), onde se poderia construir este ou outros empreendimentos que não estavam explícitos na proposta do plano. Todavia o plano de 73 teve a exposição mais clara das áreas públicas, complementando um conceito de cidade, se comparado aos planos sucessores, apesar da descaracterização legal de várias áreas. Analisando esse caso, num contexto histórico, notou-se a omissão dessa área, tanto no plano diretor de 73, quanto nos planos diretores de 84 e 99, e como deixou de ser tratada e até mesmo identificada como espaço da cidade. Isso possibilitou um esquecimento, pois o que não é visto tem mais chance de não ser lembrado, evitando uma consciência popular de entender esse espaço como local coletivo da cidade. O não-entendimento popular diminuiu os conflitos políticos e viabilizou os interesses privados.

As obras, quando atribuídas a um plano, nem sempre fazem parte desse e, se fazem, nem sempre visam atender às idéias propostas pelo que deveria ser um instrumento de planejamento urbano. Com relação à obra da Avenida Axial (atual Avenida Centenário), existe a proposição no textos do plano, nestes termos:

“A Futura remoção do trecho de via férrea que hoje atravessa a cidade permitirá criar um grande eixo viário que passará a ser um elemento básico de estruturação urbana.”

Talvez o lançamento legal e oficial desta proposta tenha sido no Plano Diretor de 1973, o que não o coloca como fundamental na realização desta idéia. Mesmo que neste plano não estivesse contido a proposta da avenida, esta idéia se concretizaria. Mais que propor a avenida o plano propôs o usos e ocupação do solo em função desta e ao longo desta, que, por sua vez, nunca teve os resultados esperados, conforme se verá mais adiante. A avenida Centenário tem forte relação com a política rodoviarista que há décadas vem sendo perpetuada no Brasil. Esta política teve sua gênese no início do século passado, com Getúlio Vargas, quando o embrião do desenvolvimentismo apareceu, dando uma nova relação entre Estado, economia e sociedade, ao sugerir que o primeiro deveria estar à frente das duas últimas, para dar estímulo ao desenvolvimento, formando, assim, um cenário de modernidade.

Em meados do século passado, em 1956, Juscelino Kubstchek investiu maciçamente no plano e nas obras viárias. O golpe de 64 deu continuidade a esse modelo rodoviarista, abrindo o período do “Milagre Brasileiro”. No período, na sociedade cricumense, despertava também um desejo de modernidade. Como se pode observar, tanto a formulação como a aplicação do plano de 73 aconteciam durante a ditadura, quanto, no período, os maiores investimentos do governo militar se faziam no setor rodoviário.

Na mesma década, estava sendo executado o trecho sul da BR 101 que cortava o

município em sua região Sul, afirmando uma expansão maior desse setor, ainda impulsionado pelo Plano Nacional de 1967. A necessidade de uma reestruturação viária na cidade já se fazia bem antes do ano de 1973, ano da aprovação do Plano Diretor. Apesar de o sistema produtivo da região depender principalmente do transporte ferroviário, o rodoviário era de fundamental importância no que se referia à dependência de caminhões para o transporte de carvão entre as minas e os pontos das caixas de embarque do material no trem. Antes mesmo da década de 70, a incidência de fluxo de veículos já estampava uma paisagem quase que caótica nas estreitas ruas da cidade, principalmente do centro, o principal ponto de cruzamento entre as principais vias da cidade.

Notou-se que a construção da avenida Centenário correspondia a dinâmicas econômica e política que já vinham ocorrendo no País e no município. A economia local, que estava passando pelo seu melhor momento, e a influência da política rodoviarista do governo, principalmente com a implantação da BR101, permitiram e condicionaram a cidade a ampliar, ainda mais, a frota de veículos circulantes, despertando o interesse, cada vez maior, dos transportes individuais de pessoas, de carga e, principalmente, o coletivo intra-urbano e inter-urbano com as empresas do ramo. A idéia de avenida, no leito da ferrovia, tornou-se clara e pública já em meados da década de 60, no governo do então prefeito Rui Hülse. Nesse período, o desejo de modernidade refletia um discurso a respeito dos elementos do atraso, onde a estrada de ferro passou a ser colocada como um dos símbolos do atraso, com argumentos que pregavam as problemáticas que envolviam a poluição trazida pelo trem, o trânsito desorganizado e a separação da cidade em lado de cá e lado de lá, dentre outros discursos.

A ferrovia já não tinha mais importância como transporte de passageiros, pois esta função deixou de existir no início da década de 60, fato que deu maior legitimidade à idéia de afastar o trem da cidade. Então, um novo destino a esse trecho da ferrovia, que cortava a cidade, começou a ser traçado. Já em 1968, quando Rui Hülse prestou contas de sua administração, foi publicado no jornal Tribuna Criciumense que “dentre as obras que estão programadas para o ano de 68, deve ser notada pela sua importância a que diz respeito à retirada dos trilhos da E.F.D. Tereza Cristina do centro da cidade. O leito dessa ferrovia será afastado do centro urbano, permitindo assim a construção de uma grande avenida que virá beneficiar a embelezar a cidade”.

Ainda antes, em setembro de 1965, durante a campanha eleitoral para prefeito, Rui Hülse já apresentara a retirada dos trilhos da estrada de ferro como proposta de governo. Até a retirada dos trilhos, houve um longo processo de desapropriação de terras que deveriam definir o novo

leito da ferrovia e da construção da linha férrea que havia sido iniciado ainda na administração de Rui Hülse. O processo teve seu andamento interrompido no início da administração de Nelson Alexandrino devido a questões político-partidárias. O governo militar paralisou as obras, consequência sofrida por uma administração que se opunha ao regime militar. Em 1973, o então prefeito Algemiro Manique Barreto, apoiado pelos militares, reiniciou o processo e, em 1975, o novo trecho foi inaugurado.

O planejamento e o plano diretor também eram colocados nos discursos da época como elementos necessários a uma cidade moderna. Nascimento declarou que, durante a candidatura de Rui Hülse, este afirmou, em entrevista dada ao jornal Tribuna Criciumense, que o saneamento e o urbanismo eram questões graves a serem solucionadas. Apresentou, então, o planejamento como instrumento administrativo capaz de encaminhar a solução dos problemas urbanos. Segundo Nascimento, “Rui Hülse era o candidato que expressava na disputa eleitoral, o discurso da modernidade em Criciúma e a ênfase no planejamento como o elemento central da moderna administração pública”, demonstrando, assim, a não-coincidência da proposta de retirada dos trilhos fazer parte de sua proposta de governo. Nascimento apresentou também um trecho do mesmo jornal, do dia 31/1/1970, o qual publicava um artigo: “Criciúma 70: a grande arrancada?” Ainda, enumerou os problemas que a nova administração de Nelson Alexandrino precisaria enfrentar:

No tocante à urbanização, entendemos que Criciúma carece de tudo: a ausência de um plano diretor da cidade, somada à falta de maior organização de parte da Diretoria de Obras, aliada à má vontade e/ ou ignorância de certa parcela de contribuintes, fazem de Criciúma uma cidade de aspecto desagradável, desolador. A tudo isso somem-se os rejeitos piritosos, abundantes, insalubres e incômodos nos quatro cantos da cidade [...]. Acrescentam-se ainda o mal traçado e acanhado sistema viário, a falta de arborização e teremos uma verdadeira “cidade cinzenta” na expressão do reporte da “Realidade”, ou uma “cidade negra” nas palavras do geógrafo Paulo Fernando Lago. Para concluir o item “urbanização” esta aí o código de trânsito que não é cumprido, as sinaleiras que não funcionam, as placas de sinalização que não existem..).

Notou-se que vários elementos faziam parte do discurso de modernidade, onde plano e planejamento eram entendidos como fundamentais e responsáveis pela situação urbana da cidade. Em meio a toda essa história, quem detinha o poder político foi capaz de realizar a grande obra viária que começou a acontecer a partir de meados da década de 60, executado, em grande parte, pelos apoiadores dos militares.

Percebeu-se, ainda, que a providência foi primeiramente tomada com relação à obra. O Plano Diretor de 73 foi encomendado tardiamente por Nelson Alexandrino que teve este fato,

segundo várias opiniões públicas, como a principal ação de sua administração. Dessa forma, pretende-se demonstrar que o plano foi muito mais condicionado às idéias de modernidade, dentre elas a avenida, do que à proposta da obra condicionada ao plano.

Observou-se, também, que, pelo menos no discurso, o plano diretor e o planejamento eram considerados importantes para a cidade, fatos assimilados pelos políticos da época. Um fato inusitado pode ilustrar a preocupação em apresentar um plano diretor à cidade: durante a pesquisa, na busca aos mapas do Plano Diretor de 1973, na Prefeitura Municipal de Criciúma, observou-se que neles encontram-se rasuras quanto ao local da planta, que identifica o nome da administração, ao nome do prefeito “Algemiro Manique Barreto” e ao ano “1973”.

Em consulta aos mapas originais desse plano, que não se encontram na Prefeitura, verificou-se que, no local da planta, estava o nome do prefeito Nelson Alexandrino e o ano de 1972, data e administração em que foi entregue o Plano Diretor pela empresa URBASUL. Essas são alterações que colocam a administração de Algemiro Manique Barreto como responsável pela iniciativa de elaborar e implantar um Plano Diretor que, na verdade, foi elaborado na administração anterior. Pode-se de certa forma entender a relação que se faz entre Plano Diretor de 73, Administração Algemiro Manique Barreto e avenida Centenário.

Mais que estratégia de planejamento urbano ditada por um plano, a avenida teve caráter corretivo para uma cidade que já sofria com a dinâmica de uma economia envolvida pelo capital industrial e imobiliário, e com os efeitos dos anseios por modernidade. Essa dinâmica incluiu também um caráter oportunista, no que se refere a tirar proveito da obra para a criação de melhores localizações, acessibilidade e aproximação almejadas por parte dos empreendedores imobiliários, produtores de loteamentos, ou seja, a capacidade do capital imobiliário atrair investimentos ou interferir no processo de implantação daqueles, neste caso, a avenida Centenário.

Conforme dado obtido através de entrevista, Vieira (2004, p. 114) afirma que:

Numa Planta Cadastral da Carbonífera, datada de novembro de 1968, encontram-se assinaladas novas áreas de parcelamento, uma de expansão do loteamento Rio Branco e outra, de 65ha, onde mais tarde viriam a se configurar os loteamentos Nova Próspera I, II e III, descritas como áreas de urbanização prioritárias na proposição do primeiro plano diretor da cidade, aprovado em 1973. Nesta planta, já aparece projetado o desvio do ramal principal da estrada de ferro, permitindo a futura construção da Avenida Centenário, cujas obras se iniciaram por volta de 1974, no governo municipal do prefeito Algemiro Manique Barreto”.(pág 114).

Isso demonstra que, em 1968, havia o pensamento de deslocamento da ferrovia e da implantação de tais loteamentos que se localizavam contíguos a seu leito. Isso possibilita dizer que

há indícios de empreendimentos imobiliários terem atraído obras ou interferido no processo de implantação da avenida Axial (avenida Centenário). A presença da proposta de deslocamento do ramal ferroviário, em documentos não pertencentes à prefeitura, pôde, de certa forma, revelar a interferência de mineradoras no plano e na construção da cidade muito antes do início da vigência do Plano de 73, como se pôde perceber na citação acima. Nesse caso, a mineradora, que normalmente atuava como capital industrial, estaria atuando no setor imobiliário.

Apesar de o projeto da avenida Axial ter sido apresentado como proposta do Plano de 73, sabe-se que o tema já era discutido desde a década de 60. O Plano de 73, como lançador da proposta da avenida, esconde um processo histórico que vinha acontecendo desde a década de 60, o que coloca a avenida como sua principal atribuição.

O plano vem de planejamento, preparação para uma ação, e isso não condiz com o fato de um plano diretor lançar uma proposta que imediatamente foi posta em prática, ocultando um conflito político-partidário e a força de uma dinâmica exigida pela economia local. Entende-se, desse modo, a intenção de legitimar uma grande obra a ser executada, através de uma ideologia de modernidade e da inserção num plano diretor, como sendo uma grande proposta de planejamento urbano.

Com isso, pôde-se perceber que “não foi o plano que condicionou a proposta da avenida; ao contrário, a avenida condicionou o plano. Nesse sentido, vê-se o plano ao revés, ou o anti-plano!” (VILLAÇA, 2004, p.14). Um discurso e uma conjuntura se encarregaram de arraigar o imaginário de uma grande obra com méritos de um Plano Diretor, apesar de esta obra estrutural ter relação direta com as profundas transformações ocorridas no espaço intra-urbano.

Como já havia sido afirmado anteriormente, esse plano continua sendo alvo de críticas que o definem como o plano responsável por obras relevantes na cidade, onde a avenida Centenário normalmente é tomada como o principal exemplo. Essa idéia demonstra o quanto grandes ações são atribuídas a um plano e ao Planejamento Urbano. Isso, de certa forma, passou a ser tomado como a essência do plano. O Plano Diretor realmente apresentou a avenida como resposta de um planejamento urbano, ou isso corresponde a um discurso ideológico, que colocou a necessidade e a execução da obra como meta de um planejamento urbano legitimado num plano?

A essência desse plano, acima das obras que refletem a idéia de modernização, está no conceito de cidade, observado a partir da leitura dos mapas. O plano revela uma linguagem baseada no urbanismo moderno, tomando várias das características do modelo da cidade modernista. Então, a cidade de Criciúma contava com um plano inspirado no modernismo e, a partir disso, passou

a experimentar certa racionalidade das atividades urbanas propostas pela primeira lei de zoneamento e a instituição de índices urbanísticos, como: densidade, índices de aproveitamento, altura e recuos das edificações e diferentes funções denominadas pela diferentes zonas. Essas funções compõem a chave do urbanismo, colocada na carta de Atenas como sendo o ato de habitar, trabalhar, recrear e circular.

As zonas industriais almejavam uma diversificação do sistema produtivo. As zonas de altas densidades, justapostas às avenidas comerciais sugeriam a hierarquização das vias que, por sua vez, prezavam pela função de circulação na cidade, integrando os locais de trabalho, habitação e recreação. A inspiração nas unidades de vizinhança podia ser sentida na proposição dos centros locais que aceitavam usos diversificados, em grande parte, envolvendo as escolas e as áreas verdes. Estes centros locais foram, de certa forma, dispostos eqüidistantes na malha urbana, de maneira a atender equilibradamente às zonas residenciais. Torna-se, então, mais interessante conceber a referida proposta sobre uma cidade “espontânea”, onde sua estrutura foi ditada pelo capital. A proposta se valeu da morfologia, no que se referia ao traçado viário, localizações de praças e áreas verdes, para viabilizar o conceito utilizado. Para uma cidade que, na época, já contava com sua estrutura urbana praticamente definida por uma urbanização voraz, isso representava um novo conceito de cidade.

A origem de um dos autores do Plano de 1973 foi de suma importância para esclarecer a concepção de cidade aqui apresentada. O arquiteto Demétrio Ribeiro, além de ser um dos autores deste plano, com Fayet e Veronese, tinha, em seu currículo, vários outros planos em cidades-pólos do estado de Santa Catarina, como Chapecó e Florianópolis. Uma de suas principais referências no urbanismo foi o Plano Diretor de Porto Alegre, de 1949, onde atuou com o urbanista Edvaldo Paiva. Ambos, na ocasião, faziam parte de um grupo de profissionais sintonizados com o movimento moderno brasileiro. No plano, foi organizada uma proposta inspirada na Carta de Atenas, onde princípios básicos do modernismo passaram da legalidade a reguladores da cidade. O plano apresentava características que davam evidências de uma adoção do modelo do urbanismo de Brasília.

As áreas verdes, Áreas de “Projetos Especiais”, os centros locais além de serem aspectos do urbanismo modernista que, na maioria das vezes, se demonstrou utópico, revelou um teor engajado em benefício da coletividade, o que podia ser considerado a essência da essência do plano.

Apesar da essência, a referência maior do Plano Diretor de 1973 foi dada pelas obras

da avenida e do Paço Municipal, talvez pelo fato de terem sido realmente os principais ícones de modernização da cidade, o que de fato aconteceu, aceito pela maioria da sociedade cricumense. Dessa forma, pôde-se ver o plano, como de intervenção urbana, enquadrando-se aos moldes dos planos de melhoramentos do início do século, onde a construção da avenida Centenário foi a grande “cirurgia urbana” da cidade. Isso aconteceu por apresentar-se como uma obra de interesse da minoria dominante e da maioria dominada, ou da cidade como um todo, o que vale também para a obra do parque Centenário. A atribuição dessas obras ao plano pôde representar a “ilusão do plano de obras”, comentada por Villaça, em ilusões do Plano Diretor, o autor expôs que as obras eram realizadas pela vontade política de cada administração e quando essas intervenções correspondiam à proposta de um plano eram tidas como sugestões acatadas, e não como proposições impositivas. Sendo assim, os teores de coletividade representados pelas áreas públicas, fossem os “Verdes Público”, onde foi demonstrada a sua inobservância no item referente ao parcelamento do solo, ou sejam elas as áreas destinadas a “Projetos Especiais”, foram encarados como sugestões não acatadas, o que pôde revelar o nível de envolvimento e comprometimento das ações do poder público com o Plano Diretor de 1973.

Tomando como objeto de análise, faremos, a seguir, a leitura do Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo do Plano de 73. A Lei de Urbanismo, como foi visto, trata do zoneamento de densidade e zoneamento de usos, os quais, no plano, demonstram claramente o conceito de cidade proposto pelos técnicos autores.

O mapa do zoneamento (Mapa 11, p.103) apresenta a divisão do território da cidade em zonas de alta, média e baixa densidade.

A zona de alta densidade correspondia ao centro da cidade, ou seja, ao Centro tradicional e seus arredores. A área, historicamente, tem sido o local mais denso da cidade, tanto no aspecto construtivo quanto no aspecto demográfico, no que se refere à concentração de pessoas. As funções também se concentraram, o que o tornou o espaço mais multifuncional da cidade.

As zonas de média densidade, mostradas no mapa, caracterizavam-se em três casos: as “Áreas Industriais”, as “Avenidas Comerciais” e os “Centros Locais”, onde se percebeu a idéia de criar, em alguns bairros pequenos, centros com o intuito de descentralização do centro principal.

As zonas de baixa densidade eram as caracterizadas como “Zonas Residenciais”.

Esse mapa, como dito anteriormente, foi utilizado para traçar o perfil da cidade e utilizado para desenvolver o Plano de 84. Deve-se, então, considerar que ela representou a proposta do Plano de 73 ao fim de seu período de vigência, o que abriu a possibilidade de se pensar que este

possa ter sofrido alteração. Em pesquisas a leis específicas, que tratavam de alterações no zoneamento, foram verificadas alterações legais através da lei nº 1615 e lei nº 1977. Ambas trataram de alterar trechos de rua e gleba, respectivamente, transformando ZDB em ZDM. As alterações dessas leis foram espacializadas no mapa do Plano de 73, permitindo usos mais diversificados e elevação de índices. O pouco conhecimento da realidade da cidade e suas especificidades, aliado à base cartográfica e cadastral precária, fez com que, em determinadas situações, a proposta do plano entrasse em conflito com o espaço urbano. Podem-se citar, como exemplos, o alargamento ou abertura de vias, que se encontravam impedidas por questões cadastrais e fundiárias não-detectadas no momento da elaboração do plano, bem como a real ocupação e uso do solo, a exemplo da definição de ruas que, de fato, eram comerciais em zonas puramente residenciais, como foi o caso da rua João Pessoa antiga saída da cidade em direção ao município vizinho de Siderópolis.

Com o cruzamento dos mapas, foi possível perceber a complementariedade entre ambos. Notou-se, ainda, por exemplo, que as idéias de alargamento, prolongamento, ligação e criação de vias, apresentadas no mapa do Sistema Viário, visavam a atender à idéia de criação de “Avenidas Comerciais”, presentes no mapa de zoneamento, a fim de criarem espaços de usos diferenciados, combinando áreas mais densas a usos diversificados em vias propostas como estruturais. A idéia de “Avenidas Comerciais” era muito mais colocada como característica de uso e de estruturação viária do que propriamente com a intenção de torná-las verdadeiras avenidas. Isso porque, apesar de o sistema viário apresentar um alargamento generalizado, somente era garantida legalmente essa condição ao longo do antigo leito da ferrovia, onde seria imediatamente implantada a avenida Axial (atual avenida Centenário), com parâmetros que possibilitassem as devidas características morfológicas, no que se referia à largura necessária para que pudessem ser implantadas pistas duplas, canteiro central e passeios condizentes com o perfil de uma verdadeira avenida nos moldes da cidade moderna. A atual avenida Gabriel Zanete por exemplo, é tida por muitos como uma vias proposta já no plano de 73.

O conjunto de “Avenidas Comerciais” concebia uma estrutura viária principal sobre a cidade. A idéia se utilizava de vias antigas, já estruturadas, e de vias que ainda não possuíam esta característica, mas que, com a reestruturação viária dos anos 70 e 80, passaram a adquirir importância no tráfego principal. Em tese, a estruturação viária, constante no plano, foi realizada, mas somente algumas das vias propostas foram convertidas em obras viárias e incorporadas ao sistema viário principal da cidade.

Observou-se também que a grande maioria dos ditos “Centros Locais” estava relacionada

com as áreas verdes e as de escolas. Foi possível perceber, ainda, que, em alguns casos, as demarcações dos centros locais se definiam de maneira a articular as escolas e as áreas verdes. A proposta do plano revelou a idéia de uma cidade concentrada, apesar da proposição descentralizadora dos centros locais. Do ponto de vista dos índices propostos, percebeu-se um grande desequilíbrio na distribuição dos índices, entre o centro da cidade, que concentrava os índices 3 a 5, e a grande maioria da área zoneada que correspondia à zona residencial, onde o 0,75 era o índice máximo permitido, tomando praticamente 100% do território da cidade, não fossem os “Centros Locais” e as “Avenidas Comerciais” que permitiam o índice 1,5. Quanto à zona residencial, houve uma forte restrição aos usos, se compararmos aos demais usos que permitiam maior diversidade sobre o centro e as avenidas comerciais.

3.5.3.2 Zoneamento, Uso e Ocupação do solo do Plano Diretor de 1984

Basicamente, o Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo do Plano de 84 seguia as características gerais do plano de 73, mesmo com as alterações que houve no decorrer de sua vigência. A fim de saber se houve alguma descaracterização da idéia do plano, fez-se necessário o levantamento de leis urbanísticas no decorrer da vigência do plano. A consulta na Câmara dos Vereadores revelou uma série de alterações de leis no decorrer da aplicação desse plano. Através da espacialização dessas alterações sobre o zoneamento, chegou-se a um mapa de zoneamento que chamaremos de mapa original (mapa 12a, p.110). As alterações se referiam a modificações de usos e índices.

Verificou-se a tendência de continuação da idéia do primeiro plano e um maior detalhamento, no que se referia aos parâmetros urbanísticos, uso e ocupação, constatados com base no mapa de zoneamento e uso, onde se pôde verificar a concepção de cidade que estava se propondo.

O zoneamento de usos correspondia às zonas urbanas e as de expansão urbana, dentre as quais vamos nos ater primeiramente sobre as zonas de Uso Misto, as Residenciais, as Industriais e as áreas verdes.

O zoneamento proposto revelou uma maior complexidade no controle do uso do solo com relação ao plano de 1973, principalmente no que se referia às zonas residenciais e mistas. A proposição das diferentes zonas revelou uma maior complexidade no modo de controlar o uso e ocupação do solo e também uma maneira mais “criteriosa” na definição das funções sobre o

espaço urbano. O artigo 4 da Lei do Zoneamento do uso do solo de 1984 versa o seguinte:

“As diferentes Zonas de Uso caracterizadas se constituem em modelos concebidos a partir da análise da realidade local e das diretrizes de estruturação territorial, estabelecidas no Plano de Desenvolvimento Físico- Espacial”.

Conforme esse artigo a destinação dos usos levou em conta a realidade local e as diretrizes do plano, fatores que, conseqüentemente, revelaram a existência de certa disparidade sobre o espaço urbano, o que, de certa forma, demonstrou estar a proposição dos usos condicionada a uma definição mais “cuidadosa” do que a utilizada no plano diretor de 73. Isso resultou num zoneamento mais fragmentado, principalmente sobre as zonas residenciais e mistas. Citam-se, como exemplo, zonas predominantemente residenciais e exclusivamente residenciais, que correspondiam à fragmentação da Zona Residencial, proposta no plano anterior. Isso demonstrou que a realidade urbanística desenhou uma cidade com usos que estavam incompatíveis com o que o plano de 73 propunha e que, conseqüentemente, passaram à condição ilegal perante os usos e os parâmetros urbanísticos. Com isso, mais do que conciliar os interesse e amenizar os conflitos da própria cidade, o intuito de eliminar os conflitos entre a cidade real e o plano foi um dos critérios utilizados para a definição do zoneamento e o uso do solo, além do aproveitamento da infra-estrutura existente e subutilizada.

As zonas mistas foram divididas em zonas de uso misto central, misto central preferencial para pedestre, misto diversificado e misto especial. As mistas foram as zonas mais permissíveis e diversificadas do plano, reforçando um dos conceitos do primeiro plano, pois, a exemplo das ZDA's e ZDM's, também concentraram maior complexidade de usos e os maiores índices sobre as vias principais da estrutura viária proposta sobre a região do centro da cidade e nos sub-centros, caracterizando-os legalmente como a idéia anterior de centros locais.

Os principais eixos viários de estruturação da malha viária urbana e ou de ligação dos grandes bairros e o Distrito de Rio Maina, a noroeste, receberam tratamento diferenciado no que se referia à destinação ao uso misto, propondo-se eixos de serviço e comércio, cujas densidades, altura e complexidade de uso cresciam à medida que as vias se aproximavam do centro do bairro ou do centro tradicional da cidade. As zonas concebidas dessa maneira caracterizaram a idéia de espaços multifuncionais junto aos eixos, criando centros lineares de usos diversificados com comércio e serviços, estendendo-se desde o centro da cidade até os bairros. O enfoque à criação desses corredores foram facilmente identificados, conforme os parâmetros urbanísticos aplicados à lei de Zoneamento e Uso do solo, onde, segundo a idéia do plano, o intuito era obter o maior

aproveitamento da infra-estrutura que, por sua vez, concentravam-se sobre as principais vias, consideradas canais de distribuição de serviços e abastecimentos públicos ou privados para o território da cidade. Como se sabe, a reestruturação viária ocorrida entre meados da década de 70 e início da década de 80 estava totalmente concluída no período de elaboração do plano de 84. A proposta de intensificação do uso do solo se deu ao longo dessas vias que se tornaram importantes nos fluxos intra-urbanos, sobre as quais foram concebidas zonas mistas lineares, que deram continuidade à idéia das “Avenidas Comerciais” do plano de 73.

A idéia de “Avenidas Comerciais” se deu sobre a proposta de um sistema viário principal, tanto em vias já consolidadas, a exemplo das vias estruturais históricas, quanto em vias que ainda deveriam sofrer intervenções para adquirir esta importância dentro do espaço urbano, segundo o plano de 73. A reestruturação viária se deu apenas em algumas vias predefinidas no plano (plano de 73), havendo, assim, a inobservância das demais, as quais já existiam, mas não cumpriam o papel de vias estruturais. Ao contrário do primeiro plano, o plano de 84 se utilizou somente de vias que já haviam se reestruturado e onde já tinha sido aplicados investimentos públicos, a exemplo da avenida Centenário, avenida Miguel Patrício de Souza, a leste da cidade, avenida Santos Dumont, ao sul, ruas Álvaro Catão e Luiz Lazarim entre o centro e o Distrito do Rio Maina. A criação dessas zonas mistas lineares se deu principalmente sobre as novas vias importantes, sendo que a maioria das vias historicamente estruturais não foram consideradas, a não ser uma parte da rua Osvaldo Pinto da Veiga, antiga saída, a leste da cidade em direção a Laguna e ao município vizinho de Morro da Fumaça. Nesse sentido, houve maior consideração por parte do plano de 73, onde a maioria das vias estruturais, historicamente importantes nos fluxos intra-urbanos, consideradas como “Avenidas Comerciais”.

Nas zonas mistas da região do centro, dos subcentros e dos corredores viários, o estímulo ao seu desenvolvimento e à consolidação, segundo o plano de 84, deveriam ser produzido pelo diferencial dado pelo gabarito, índice de ocupação e taxa de aproveitamento e usos. Os subcentros correspondiam ao bairro Próspera, a leste; ao bairro Pinheirinho, a oeste, e ao distrito do Rio Maina, localizado a noroeste. Em verdade, na década de 80 ou durante o período de elaboração desse plano, esses bairros já configuravam subcentros, considerando-se as funções urbanas existentes e a diferenciação desses espaços com relação ao restante da cidade. A exemplo do plano de 73 com os centros locais, o plano de 84 também tratou de definir parâmetros urbanísticos específicos e funções, para incentivar o fortalecimento, à consolidação dessas regiões da cidade. Nessas as zonas mistas foram divididas em “Misto Diversificado” e “Misto Central”. A zona de uso Misto

Central previa, usos de comércios, de serviços e administrativos de menor porte, adequados e destinados às áreas mais centrais. Já o uso “Misto Diversificado” previa usos de comércio, de serviços e administrativos de maior porte, destinados ao entorno e/ou contíguos a essas áreas centrais. Percebeu-se a intenção na proposição das zonas de Uso Misto Central em fortalecer as características de centralidade, de convívio social e a humanização e a concentração e permanência de pessoas nessas áreas, no que se referia aos incentivos dados a edificações, com até quatro pavimentos, e as habitações, as quais devem obrigatoriamente ocupar os andares superiores e os demais usos permitidos do pavimento térreo. Essa intenção pode ser sentida no artigo 14 da Lei de Zoneamento, lei 2038, que coloca como uma das diretrizes do plano o “Estímulo à criação, nos bairros, de centros locais, com densidade média, para a localização de estabelecimentos e comércios e serviço, possibilitando também a integração da população do bairro”.

Nas zonas de Uso Misto Diversificado, as habitações não eram permitidas de maneira diretas, sendo classificadas como “permissíveis”, o que passou a ser uma maneira de restringir a moradia. Segundo o artigo 18, da Lei de Zoneamento do Plano de 84, “Permissível é o uso passível de ser admitido na Zona de Uso, porém com restrições, a critério do órgão municipal competente, ouvida a Comissão Municipal de Desenvolvimento Urbano”, ou seja, o uso habitacional nestes casos deve se condicionar sem interferir no funcionamento dos demais usos permitidos na zona de uso misto diversificado. Sendo assim, as zonas de uso Misto Central e Diversificado visam a uma complementariedade entre si, de forma a permitir um desenvolvimento urbano nessas áreas centrais, tornando-as mais independentes do centro principal. Isso vem a favor do artigo 12, onde a “Reserva de áreas para a implantação de novas fontes de renda e de emprego em indústria, agricultura, pecuária e silvicultura, visando a uma maior autonomia destas áreas”, correspondia a mais uma das diretrizes do plano.

Mais do que criar centros locais no distrito do Rio Maina, Pinheirinho e Próspera, o plano se propunha, principalmente a, garantir legalmente a apropriação do espaço urbano consolidado nesses subcentros que apresentavam uma estrutura urbana própria, onde se identificou uma diferenciação do espaço entre estes centros de dominação política, econômica e suas áreas de influência. A divisão socio-espacial, o local com maior e menor infra-estrutura, de maior e menor valor da terra eram desequilíbrios que podiam ser sentidos no território da cidade como um todo e também em apenas uma porção desse, ou seja, em regiões que incluíram as dos subcentros. A relação investimento/regulação ressaltou a diferenciação do espaço no que se referia à implantação desigual de equipamentos e de serviços públicos no território da cidade, o que, segundo

VIEIRA, pôde ser verificado no setor leste (Próspera). Ao verificar-se o zoneamento do Plano de 84, pôde-se notar que este propunha os usos e os índices construtivos, alimentando a idéia de consolidação dos centros de bairros propostos no Plano de 73. Essa concepção de cidade, presente nos planos, contribuiu, ainda mais, para a valorização das áreas mais centrais, tanto da cidade como do próprio bairro (subcentros). A proposição de zonas exclusivamente residenciais e índices construtivos mais altos possibilitaram caracterização de lotes mais caros em áreas já envolvidas por interesse de promotores e vendedores de imóveis e proprietários. A consolidação dos centros de bairros foi apresentada com a proposição de usos diferenciados com zonas mais permissivas e índices ainda mais elevados. Em contraponto às terras valorizadas, as mais periféricas ou as de menores valores tornaram-se alvos de uma classe de menor poder aquisitivo, sem condições de suportar os custos que recaiam sobre parte da sociedade que não se sujeitava a permanecer em local mais valorizado.

A delimitação das zonas Mistas de Uso Diversificado e Central tomaram conhecimento legal do papel dos bairros Próspera, Pinheirinho, distrito do Rio Maina e do Centro da cidade no espaço urbano de Criciúma. Além de o plano apresentar esse tipo de zoneamento marcante sobre essas regiões (Zonas Mistas), observou-se também a delimitação marcante de uma zona de Uso Misto Diversificado sobre o atual bairro Renascer, localizado ao sul da região da grande Próspera.

O bairro Renascer atualmente possui características de local de população de baixa renda, com precariedade de infra-estrutura, e está inserido na área onde se situava a Mina desativada do Poço 4, da carbonífera Próspera. Essa área foi requerida pela Prefeitura Municipal de Criciúma para a implantação do Projeto Mina 4, intensamente degradada pela mineração de carvão. A administração pública projetou para essa área, o que viria resolver parte de um grande problema ambiental e social da cidade: a degradação ambiental e o déficit habitacional. Em 1986, a prefeitura, de fato, efetuou a compra destas terras. Nos anos antecedentes, os problemas socioambientais eram as principais preocupações que tinha a administração pública e, no mesmo período, mais precisamente no ano de 1980, a região carbonífera catarinense foi oficializada como a 14ª Área Crítica Nacional pelo então Presidente da República João Batista de Oliveira Figueredo.

Esse foi um fato que sensibilizou a sociedade provocando e incitando preocupação por parte do poder público municipal, onde o discurso tinha como palavra da ordem a recuperação ambiental. Nesse contexto, a prefeitura reagiu contra a situação calamitosa deixada pela extração do carvão, propondo-se, inicialmente, a resolver a degradação das terras da Mina Poço 4 com

o Projeto Mina 4. Ele concebeu a área em vários setores, a fim de permitir o desenvolvimento urbano naquela região. O projeto inclui o setor industrial e os serviços, onde foi proposto um loteamento industrial, porto seco público e privado, pátio de manobras da prefeitura, a sede dos servidores públicos municipais e, ainda, o setor residencial, onde também foi proposto o loteamento popular Mina 4, com 647 lotes, com área média de 200m². A intenção aqui não é aprofundar ou detalhar a proposta, e sim demonstrar a amplitude e complexidade de um projeto dessa natureza.

O principal objetivo da administração municipal com o Projeto Mina 4 foi o de suprir a necessidade de moradia e de lotes para pequenas indústrias, a fim de recuperar, ambientalmente, aquela área e, ao mesmo tempo, atender à população carente que deveria habitar o local. Segundo informações obtidas, através de profissionais envolvidos, na época, no processo de aquisição das terras do Poço 4 e na elaboração do Projeto Mina 4, a administração considerava o baixo valor comercial dessas terras um aliado para a aquisição dessa gleba e a proposição de tal intervenção. Com isso se estaria levando vantagens em recuperá-la ambientalmente, o que era o ponto focal do objetivo, aproveitando-a para o assentamento de pessoas carentes. Dentre várias outras áreas degradadas, segundo a administração municipal da época, essa foi estrategicamente eleita pelo fato de favorecer à expansão da cidade, devido aos acessos viários, à proximidade de rodovias, e da ferrovia. Verificando-se no mapa do zoneamento do plano de 84, notou-se que, nos arredores da área do Projeto Mina 4, foram definidas várias zonas de “Interesse Especial”, sujeitas a estudos posteriores. Essas zonas não tinham seus usos definidos no mapa e, segundo a lei do Plano de 84, eram zonas que o poder público tinha competência para decidir seu uso e destino posteriormente. Sabe-se que, em parte dessas áreas, acabaram sendo implantados alguns loteamentos industriais aprovados e “implantados” pelo poder público municipal, a exemplo dos Loteamentos Colméia Industrial, Industrial Vila Natureza e Industrial Bosque do Repouso. Esse fato, aliado ao Projeto Mina 4, confirmou a intenção de expansão urbana desejada pela administração municipal e a criação de uma nova centralidade na área, que estava sendo preparada para ser dotada de infra-estrutura, com local de moradia, lazer e trabalho. Desse ponto de vista, a idéia teve relação com o plano de 84, onde se propôs um zoneamento misto com índices de ocupação mais altos, estendendo-se sobre o principal eixo viário de acesso ao local. Sendo assim, a idéia de consolidar os subcentros do bairro Próspera, Pinheirinho e Rio Maina também foi válida para a região do bairro Renascer, como passou a ser chamada a área do Projeto Mina 4.

A proposta idealizada e contida no plano de 84 desse modo, apareceu como uma preparação para tal expansão urbana, definida pela Administração Pública com a implantação do

Projeto Mina 4. A formulação do plano, a aquisição e a elaboração do Projeto Mina 4 transcorreram praticamente num mesmo momento, permitindo-se dizer que o uso do solo e o zoneamento proposto tornaram aquela região passível de diversidade de usos e maiores índices, a fim de consolidar o que se propunha no Projeto Mina 4. No entanto, segundo VIEIRA, a intervenção da Administração Municipal tratou de definir os limites da periferia urbana da Grande Próspera, no sudeste da cidade.

Atualmente, a urbanização dessa área, em particular, é deficiente quando se refere a infraestrutura com boas escolas, áreas de lazer, saneamento básico dentre outras coisas. A ocupação humana, porém, é fato.

O interesse maior foi o de ocupar a área, limitando-se basicamente à moradia, que, todavia se fez precariamente. As diretrizes colocadas no Projeto Mina 4, bem como o enfoque objetivo de recuperação ambiental, não se refletem nas ações do Estado que pouco executou do que se pretendia para a intervenção. A ação do Estado, quanto a esse projeto, limitou-se, basicamente, à implantação, ainda que parcialmente, do Loteamento Mina 4. Já a produção de lotes chegou a se fazer sobre terras ainda não recuperadas ambientalmente.

Isso faz pensar que a fala dos políticos compromissado com a administração municipal da época, a qual segundo VIEIRA, tinha como programa de governo a recuperação do meio ambiente, e que soavam como questão de suma importância e relevância para a sociedade, em verdade, escondia um discurso ideológico que tratou de justificar o quando, o porquê e o onde desse projeto que foi a gênese da expansão urbana na direção à região mais a sudeste da cidade. Essa justificativa deveria ser bem montada, haja vista que outras terras não degradadas, localizadas na mesma região da cidade e também de propriedade da carbonífera Próspera, estavam também disponíveis, e não foram eleitas para aquisição e implantação desse grande projeto de desenvolvimento urbano. O fato de não terem sido escolhidas as outras áreas que eram disponíveis e não degradadas, com características mais adequadas ao propósito de implantação de habitação popular, revela que o principal foco de atuação da administração municipal era o de recuperação ambiental, o que levou a escolha da área degradada.

De certa forma, havia o propósito do Projeto Mina 4, que demonstrava o interesse do poder público em fazer o bem à sociedade, como um todo, e a população carente, mas também revelaram, de outra maneira, fatos que levaram a crer que essa situação criou um momento oportuno para interesses alheios ou específicos.

Talvez o poder público também pudesse estar realmente interessado em dar oportunidade

de moradia e emprego à baixa renda, o que, de certa forma, poderia estar proposto num plano, mas que, não aconteceu a não ser pela proposta de uso e ocupação do solo do Plano de 84.

Também é uma hipótese o interesse de dirigentes da administração municipal em beneficiar proprietários fundiários que pudessem estar próximos dessa área do Mina 4. Isso possibilitaria a valorização e a preparação das terras do entorno (eis o que poderia ser a função das zonas destinadas a estudos posteriores) para a inserção no mercado imobiliário, à medida que a infraestrutura viesse a ser implantada com intuito inicial de atender ao projeto Mina 4. Além disso, para que se valorizasse uma área, que tinha como ponto negativo a presença de uma área degradada pela mineração, não seria difícil pensar que a eliminação desse foco de desvalorização fosse providenciada, o que veio a favor da implantação do Projeto Mina 4.

Segundo Vieira (2001, p. 149), o projeto Mina 4, mais que uma ação de Planejamento urbano, foi uma estratégia político-partidária. A este respeito o autor afirma:

Contudo esta não é uma estratégia de planejamento apenas, ela é antes de tudo uma estratégia político-partidária, pois o governo popular de José Augusto Hülse buscava uma área que servisse de espelho para o seu programa de governo, cuja plataforma principal dava sustentação às ações de recuperação ambiental e de construção de moradia para as famílias de baixa renda.

O programa de governo de José Augusto Hülse, como já foi colocado anteriormente, tinha como tema principal as questões ambientais, fatos que tiveram como orientação as linhas de financiamento do governo federal. O interesse político se fazia presente em todo o processo de idealização e implantação do projeto Mina 4. Com Isso, pôde-se imaginar a amplitude do discurso acerca da recuperação das áreas degradadas e da produção de moradia para a baixa renda. Sendo estas a ação proposta num programa de governo, pôde-se também imaginar a importância em realizar e implantar o Projeto Mina 4. Ao considerar-se que existia relação entre esse projeto e a proposta colocada no Plano de 84, onde ficava subentendido o interesse de expansão urbana naquela direção, pôde-se pensar o quanto a legalidade urbanística permitiu a expansão da cidade; no entanto, uma expansão que poderia ser inconseqüente. Uma proposta que, ao mesmo tempo em que pôde ser vista como incentivadora da ocupação do solo para aquela direção com maior intensidade, possibilitando usos diversificados, habitação, indústria, a fim de atingir um pleno desenvolvimento urbano que daria direito a cidade a população excluída, também pôde ser vista como uma proposta que criou expectativas principalmente aos cidadãos excluídos, uma proposta que permitia a criação de uma periferia, a produção urbana incompleta e a concentração de população de baixa renda.

O Estado teve o poder de iniciar a preparação, através do Plano Diretor, e a criação, através do projeto Mina 4 do processo de expansão para aquela direção. No entanto, Plano, Estado e Projeto não foram capazes de assegurar um espaço urbano social, tampouco evitar a explosão periférica que teve como estopim parte das terras do próprio Projeto Mina 4, que foram invadidas, gerando o loteamento Mina 4 II, atual bairro Airton Senna, que se iniciou clandestinamente. Outras invasões se deram nessa região, especificamente sobre o restante das áreas da CSN (adquirente das áreas da carbonífera Próspera), iniciando clandestinamente a ocupação que veio a se tornar o bairro Cristo Redentor. Surgiram, ainda, outros loteamentos clandestinos, a exemplo do Moradas do Sol e Primavera. O processo de urbanização e valorização continuou ocorrendo nos vazios (interstícios) entre o centro do bairro Próspera e esta periferia, inclusive com a participação da administração pública, através do loteamentos Colméia Industrial, Vila Natureza e Cidade dos Transportes.

Segundo Vieira (2001, p. 204):

O desmonte da Carbonífera Próspera S/A tornou as áreas de sua propriedade, localizadas a Sudeste do centro da cidade, alvo de novas ocupações, resultante do processo de explosão da periferia a que se submeteu a região da Grande Próspera, durante o período mais agudo da crise econômica por que passou o município de Criciúma.

Vieira (2001) ainda afirma que: “A partir do projeto Mina-4, portanto, foi que a administração pública definiu o espaço da periferia urbana da grande Próspera”(pág 204).

Considera-se, desse modo, esses fatos determinantes para a expansão e periferização na cidade. O Estado abriu as portas para a expansão, porém não obteve controle da urbanização em prol da sociedade local e da cidade como um todo. A desproporção de infra-estrutura, oferecida pela administração pública sobre o território da cidade, resultou em sobreposição de investimentos somente em determinadas áreas urbanas, cadenciando-os nas outras.

O Plano Diretor de 84 tratou essa região da cidade da mesma forma que outras, a exemplo do Rio Maina, Pinheirinho e o centro da Grande Próspera. No entanto, o que se consolidou foi um espaço diferenciado dos demais citados, inserido no setor sudoeste da cidade, onde se encontrava a maior parte da população de baixa renda, dos loteamentos irregulares e das áreas degradadas, conforme analisado no Capítulo III, item 3.2.

O plano, através dos parâmetros urbanísticos, possibilitou um controle das terras urbanas a favor dos agentes produtores de espaço, fossem eles loteadores, industriais e/ou outros que se concentravam, com grande poder político, sobre as áreas mais centrais. Dessa forma, os principais

investimentos ou a grande parte da infra-estrutura convergiam para estas zonas da cidade. Com isso, os planos têm sim o poder de perpetuar, por vias legais o aumento da renda diferencial desses proprietários imobiliários. O plano não tinha condições nem meios de proporcionar uma cidade para todos. Esse possibilitava legalmente (tendo em vista a proposição para a área do Projeto Mina 4) que a cidade se fizesse aos moldes de outros locais mais bem desenvolvidos; no entanto, não evitou o contrário. O Plano dependia de um planejamento urbano que permitisse aos técnicos operarem sem que fossem lesionados, podendo, livremente, lutar por uma cidade mais justa, sem que fossem reféns da interferência e do poder político de uma cidade que foi produzida e determinada primeiramente pelo crescimento econômico, industrial ou imobiliário, onde o espaço mercadoria se sobrepusesse ao espaço social.

Os “Loteamentos Industriais” propostos, implantados pela administração naquela região da cidade, entorno da área do Projeto Mina 4, em seus mais de vinte anos de implantação, ainda não se consolidaram como áreas industriais dotadas de infra-estrutura e oportunidade condizente com a necessidade de emprego demandada pela população desse entorno e do bairro Renascer. Ainda, encontram-se vários lotes vagos à espera de empresas.

Percebeu-se, com isso, o descaso do poder público com o uso desse local de habitação e indústria. foi notável a intenção de ocupar esses locais e o desinteresse em urbanizá-lo de uma maneira plena.

A homogeneidade com que foi tratada a zona residencial, no Plano de 73, demonstrou a bagagem conceitual e teórica de sua proposta que não tomou conhecimento das diferenças e dos interesses presentes no espaço urbano, refletindo o período militar que atravessava o País naquele momento. Quanto a isso, o Plano de 84 tornou-se mais flexível, demonstrando certa diferença e interesse no espaço, o que se refletiu na fragmentação do zoneamento das áreas residenciais, dividindo-as em zonas predominantemente residenciais e exclusivamente residenciais.

No zoneamento do Plano de 73, a zona residencial não foi diferenciada, sendo menos permissível, admitindo somente estabelecimentos para profissionais liberais, desenhistas, costureiras, comércio e varejo de gêneros de primeira necessidade, os quais, segundo a lei, deviam ser compatíveis ao uso habitacional, de maneira a não trazer incômodo aos moradores. Com isso, dentro da legalidade, grande parte do território da cidade foi restringida pela predominância de uma zona que se caracterizou pelo uso, como sendo exclusivamente residencial, e pela densidade, como sendo ZDB (Zona de Densidade Baixa), ocupando a maior parte da área zoneada. Isso permitiu um índice de ocupação de 0,75, o menor possível dentro da proposta desse plano. No

Plano de 84, a mesma zona residencial apareceu fragmentada em dois tipos de uso: a ZPR (Zona Predominantemente Residencial) e a ZRE (Zona Exclusivamente Residencial). A ZPR liberou os usos, tornando-se uma zona, de certo modo, com maior permissividade; enquanto a ZRE tornou-se a mais restrita, enfatizando que os estabelecimentos comerciais não deveriam ter mais que 50m², onde a permissão de alguns serviços se fariam somente de maneira a não trazer incômodo para a vizinhança, ou seja, seguiam a característica de exclusividade da zona residencial do plano anterior. No plano de 84, os índices de aproveitamento aumentavam com relação ao plano anterior, passando a permitir, além dos 0,75 para as ZRE, 1,5 em algumas ZPR's. Com isso, também houve um aumento geral no índice de aproveitamento.

Toda a exclusividade, presente no plano de 73, aumentou a dificuldade para obter o controle do uso do solo, capaz de mudar a lógica da dinâmica de crescimento da cidade. Como se sabe, historicamente, o centro da cidade vem mantendo a configuração de espaço multifuncional, onde estão presentes todas as funções urbanas necessárias ao desenvolvimento de uma cidade capitalista. A região central da cidade teve, no zoneamento proposto pelo Plano de 73, a afirmação legal de um espaço que já apresentava o uso residencial, o comercial, a prestação de serviços e indústrias. A produção e reprodução do espaço se deu através de processos e formas espaciais, onde se destacou a desconcentração das funções que reagiram inversamente à grande concentração do centro, ultrapassando os limites do território (Zona) disponibilizado no plano, em busca de novas áreas de expansão para esses usos.

Como exemplo dos processos de descentralização, citam-se os subcentros que, na cidade de Criciúma, em particular, tiveram relação direta com a desconcentração das minas, que, já em fim da década de 40, deixaram de atuar na região central, para abrir novas frentes de trabalho nas regiões mais periféricas. Cita-se também como exemplo deste processo, a industrialização que, inicialmente, ainda nas décadas de 50 e 60, na região do centro da cidade, a exemplo da CESACA, do Curtume Dal-Bó, da Mecril Milano, as quais se localizaram no entorno imediato do centro principal. A diversificação industrial, iniciada na década de 70, foi marcada pela implantação de indústrias de grande porte em regiões mais afastadas do centro, dentre elas a região leste da cidade, a exemplo da INZA, CANGURU e IMBRALIT, as quais na época, foram instaladas em locais que, segundo o Plano de 73, não permitiam tais usos, pois estavam em zona residencial, o que demonstrou a exclusividade de uso destinado a um vasto território. A região, que concentrou essas indústrias de grande porte, foi transformada em Zonas Mistas, no Plano de 84. O vasto território da cidade tornou-se o campo da desconcentração, onde houve o desequilíbrio de infra-estrutura,

de locais mais acessíveis e menos acessíveis, com maior ou menor tempo de deslocamento, produzindo várias e diferentes localizações, boas, melhores, piores, aptas ou não, a algum tipo de uso. Isso provocou uma expansão tendenciosa dos usos, os quais ao se instalarem em locais indevidos, segundo a proposta do Plano de 73 e foram levados a condições de ilegalidade.

Com isso, o zoneamento, proposto no Plano de 1984, levou em conta a realidade existente e tratou de regularizar e legalizar as situações existentes que também se apresentavam como casos isolados. Com a abertura política pós-ditadura, os interesses se afluíram, as reivindicações e os problemas urbanos, além de se tornarem públicos, também se converteram em cobranças e pressões sobre a administração e o poder público. Nesse contexto, destacaram-se os movimentos populares com as associações de bairros a reclamar dos problemas urbanos, que interferiam diretamente na vida da comunidade, com a exigência de infra-estrutura básica, bem como, o exemplo de movimentos de outra parcela da sociedade.

Esta tinha disponível outros veículos de relação e comunicação com o mesmo poder público em busca de interesses próprios, a exemplo de proprietários, empresários industriais e imobiliários, que detinham maiores poderes políticos e econômicos, agentes atuaram diretamente no destino da cidade e sentiram também a possibilidade de interferir no plano diretor que, ao contrário do plano diretor de 73, teve sua proposta mais aberta à discussão. Ainda, fazendo parte deste contexto, pode-se destacar que estava se passando por um período de democratização e de movimentação nacional pela reforma urbana que vinha tentando criar uma regulação urbana em nível federal para a política urbana. Esse fato teve, como marco inicial, a proposta de lei de desenvolvimento urbano lançada pelo então Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano na década de 70. Este foi o início de uma luta pela democratização da cidade, que resultou na conquista da inclusão de um capítulo específico para a política urbana na nova Constituição de 1988. Então, na década de 80, os técnicos da cidade inseridos nesse contexto, também tinham a vontade de democratização do espaço urbano.

Discussões a esse respeito giravam em torno de como o fazer através dos planos, pois era algo muito novo, ainda não contando com um suporte técnico e legal de uma política urbana que estava por vir. Dentro desse contexto, a postura tomada pelo planejamento urbano refletiu diretamente sobre a proposta de zoneamento da cidade, onde uma das premissas era o respeito ao cidadão, a partir da consideração da realidade da cidade. Foi construída uma base cadastral nunca vista antes com um detalhamento minucioso no que se referia aos conhecimentos físico e territorial. Isso foi tomado pelos técnicos como uma grande oportunidade e uma enorme

responsabilidade em se propor uma nova concepção no modo de tratar o espaço urbano. Com essa base de informações, os técnicos se deram conta da discrepância entre o Plano Diretor de 73, vigente naquele momento, e a cidade.

Com isso, a fragmentação do zoneamento, proposto no Plano de 84, teve relação com a adequação do plano às conhecidas funções que estavam se dando na cidade, onde uma das posturas foi considerar as questões urbanas como sendo casos consolidados a serem regularizados, a fim de fugir destes conflitos, em defesa da propriedade e da democratização do espaço, oficializando os direitos adquiridos. Essa fragmentação correspondeu a uma retaliação da cidade por diferentes parâmetros e zonas. Parte da problemática urbana passou a ser tratada isolada e pontualmente, dando margem ao uso dos poderes político e econômico a favor dos interesses individuais e/ou privados, haja vista que a maior retaliação se deu nas regiões mais centrais, subcentros e, principalmente, no centro, espaços mais envolvidos pelos interesses particulares de proprietários, promotores e vendedores de imóveis que viam na legislação urbanística, a garantia oficial de suas vontades.

Assim, foi gerada uma situação sem condições de ser revertida pelos técnicos ou sem que fossem lesados, pois não possuíam poder de decisão sobre questões que, além de causar muitos conflitos com as leis urbanísticas, também traziam conflitos políticos com a administração pública.

A Zona Predominantemente Residencial, com as suas características de uso, prevista no Plano de 84, visava a adequar a Zona Residencial de baixa densidade do Plano de 73 à realidade da cidade. Como se sabe, essa também foi uma postura tomada no caso da definição de outras zonas do Plano de 84, a exemplo da “Zona Exclusivamente Residencial”, a qual se manteve com a característica de exclusividade da “Zona Residencial” do Plano de 73, tratado especificamente a seguir.

A ZRE, localizada a leste da cidade ou ao leste do centro, na região da Grande Próspera, durante a elaboração do segundo plano, já constituía área residencial exclusiva e com alto padrão no bairro Pio Correa (Vila dos Engenheiros) e uso residencial de padrão menos elevado nas porções restantes em direção ao bairro Próspera. Grande parte da “Zona Residencial Exclusiva” correspondia a uma área que, historicamente, desde o início do período da mineração, foi de domínio da carbonífera Próspera, a qual detinha as concessões de mineração do setor leste da cidade e definiu a diferenciação do espaço, em particular a diferenciação das áreas residenciais. Grande parte das terras situadas nessa área foi adquirida pela empresa. Segundo COSTA, a partir de 1940, a empresa passou a exercer o monopólio de extração sobre aquele setor da cidade.

O processo de mineração exigia o uso da madeira na construção das galerias, o que tornava imprescindível um grande estoque de terras para a extração desse material, que era extraído das matas remanescentes existentes nessas áreas. Esse fato explica o porquê de essas empresas adquirirem grandes glebas, o que de modo geral caracterizou as mineradoras como grandes detentoras de terras. Essas terras tinham funções importantes para o processo produtivo, gerando material necessário para a técnica utilizada na época, recebendo o rejeito de carvão produzido. Tinha, ainda, um importante papel que interferia diretamente na produção social do espaço, ao cumprir a função de reproduzir a força de trabalho no que se referia ao assentamento dos operários para fins de moradia.

Como se sabe, na época, a responsabilidade em oferecer habitação para os trabalhadores partia das mineradoras. Estas arcavam com os custos originados pela produção de vilas operárias. Segundo Vieira (2001), nas décadas de 1950 e 1960, predominou o emprego intensivo de mão-de-obra na mineração, o que acabou determinando a grande explosão demográfica vivida na região, especialmente no município de Criciúma. O fato se deu devido à presença determinante do Estado sobre a economia regional no período. Com isso, a partir dessa década, os assentamentos de trabalhadores, em especial os da mineradora Próspera passaram de vilas a bairros devido à forte expansão e à complexidade urbana presentes. O uso para moradia foi, inicialmente, oferecido a seus trabalhadores. No caso da carbonífera Próspera, os trabalhadores inicialmente foram alocados segundo suas funções, de maneira a determinar a configuração sócio-espacial de acordo com a hierarquia estabelecida na empresa.

Toda a região teve a produção sócio-espacial baseada primeiramente na indústria da mineração. A formação do espaço urbano, nessa região da cidade, teve seu início nas mediações das mineradoras, através dos assentamentos dos mineiros (vilas operárias), sendo estes a gênese dos bairros Próspera e Brasília. Isso pôde ser notado a partir do início da década de 50, com a expansão do setor leste da cidade, que teve como motor o incremento da produção carbonífera, através dos amplos planos de incentivos do governo federal, principalmente no que se referia ao Plano Nacional do Carvão.

O plano do governo, segundo Vieira (2001), refletiu sobre o espaço urbano de Criciúma, especialmente sobre as áreas de influência da carbonífera Próspera. Sendo uma das empresas mais importantes do setor, por estar sob controle direto do governo federal, a carbonífera Próspera empregou um número representativo de mão-de-obra em suas diversas minas abertas a leste do centro da cidade de Criciúma. Os loteamentos licenciados e/ou implantados pela carbonífera, a

partir de 1957, dentre eles o loteamento Pio Correa e o Vila Operária correspondiam aos primeiros parcelamentos que ocorreram nessa região da cidade. Esses loteamentos foram licenciados, respectivamente, em 1965 e 1976. No entanto, como observou VIEIRA, os locais já haviam sido ocupados antes dessas datas que, na verdade, representaram o ano da regularização perante a prefeitura.

Os demais parcelamentos correspondiam aos loteamentos Vila Operária II, licenciado em 79; Rio Branco, aprovado em 1964; Nova Próspera I, Nova Próspera II e Nova Próspera III, respectivamente, aprovados em 1982, 1986 e 1987. Dessa forma, pôde-se verificar que esses loteamentos já representam uma expressiva abertura à expansão urbana no setor leste, atingindo grandes proporções nessa região da cidade. Como foi dito anteriormente, a divisão social do espaço já ocorrera com a organização na localização dos dois primeiros loteamentos implantados, os quais tiveram os usos predeterminados, de acordo com os inúmeros grupos definidos pelas diferentes funções na empresa. A classe de trabalhadores que detinham os mais altos salários, ocupava o loteamento Pio Correa, localizado entre o centro da cidade e o centro administrativo da empresa; já a classe operária ocupava o loteamento Vila Operária próximo da frente de trabalho. Isso pôde ser ilustrado com maior exatidão através da análise feita da organização espacial, formada a partir da implantação dos loteamentos especificados. Vieira (2001, p. 79) afirma:

A disposição destes dois parcelamentos parece seguir uma lógica de planejamento das atividades de produção. Ou seja, entre a sede administrativa e as várias frentes de mineração, foram assentados os trabalhadores braçais e dos quadros de supervisão de operação e de manutenção das diversas frentes. Aos engenheiros e pessoal que ocupavam os níveis mais elevados, de administração e de direção da empresa, foi destinada a Vila dos Engenheiros (atual bairro Pio Correa), implantada entre o centro tradicional da cidade e a sede da empresa. E é assim que a Carbonífera Próspera, atuando como agente produtor do espaço urbano por meio da planificação, estabeleceu o primeiro nível de segregação espacial do bairro Próspera.

Portanto, já na década de 60, o loteamento Vila dos Engenheiros, como o próprio nome remete, concentrava a camada de alta renda, composta pelos engenheiros e os possuidores dos mais altos cargos da mineradora Próspera. O zoneamento do Plano de 84 refletia essa diferenciação, através da Zona Residencial Exclusiva, onde estava localizada a alta renda da grande Próspera e Zona Residencial Predominante nas demais áreas. A partir do Pio Correa, onde foi implantado o loteamento Vila dos Engenheiros, em direção a leste, toda a encosta do morro voltada para a cidade foi destinada como Zona Residencial Exclusiva sobre o território em que se deu uma expansão urbana caracterizada por média e alta rendas. Segundo o plano, o critério de definição das ZRE's passou também pela consideração das características locais existentes, ou seja,

atender, manter e respeitar as situações existentes, as quais se apresentavam como bairros estritamente residenciais e, em sua maioria, eram habitados por população de maiores níveis de renda. A pesar da postura tomada na elaboração e na revisão do plano de condicioná-lo à cidade real e multifuncional, considera-se que este foi um dos poucos, instrumentos de planejamento urbano que, apesar de operar em benefício de poucos se postava como uma das poucas ferramentas passíveis, possíveis e disponíveis aos urbanistas empenhados em propor o bem comum.

A caracterização das Zonas “Exclusivamente Residencial” não se limita às áreas habitadas pelas classes de maior renda, (o que não é uma regra), haja vista que, na encosta, a nordeste do morro Cechinel, existe uma porção de área de menor renda que foi caracterizada com o mesmo uso proposto no Plano de 84. O fato é que toda a Zona “Exclusivamente Residencial” tem características com tendências puramente residenciais, porém, dentre elas, existem as que possuem maior valor da terra. Por exemplo, as zonas Residenciais Exclusivas aparecem nesta região da Próspera, analisada anteriormente, onde existe as de maior e menor valor, ou as habitadas por classe de maior renda e de menor renda. Aparecem também ao sul do centro, inseridas no bairro Michel e ao norte do centro, no bairro Vera Cruz, que historicamente representam um perfil de ocupação residencial de classes média à alta. A zona que aparece mais ao sul, entre o bairro São Luís e Michel também apresentava esse perfil, porém com mais de 75% do território inutilizado. Esse foi um fato que pôde ser confirmado, haja vista que atualmente a última zona referida ainda se encontra em fase de ocupação por construções de padrões médio a alto, onde grande parte dela encontra-se com lotes vagos, tornando-a ociosa.

Os morros Cechinel e Casagrande são referências fortes na paisagem urbana, onde suas características, como a proximidade ao centro, a infra-estrutura e, principalmente, a presença de vegetação nativa, caracterizando o ambiente natural com vista panorâmica da cidade, foram elementos fortes na constituição de boas localizações com elevação no valor da terra, ou seja, condição apropriada a camadas mais abastadas. Situação com característica semelhante também ocorreu no morro Casagrande, onde parte da encosta voltada para a cidade também se destinava à Zona Residencial Exclusiva que, por sua vez, foi apropriada pela população de maior renda.

Não se pretende descrever exatamente o porquê da realidade da ocupação da encosta do morro Cechinel em seu lado nordeste no bairro Próspera, onde a apropriação do espaço se deu por população de menor renda, mas o fato era que, apesar do local apresentar as mesmas características naturais, não possuía o mesmo valor no sentido de não possibilitar a visão panorâmica da área do centro, também a mais valorizada da cidade, não possuir fácil acessibilidade e relação

direta com vias importantes da cidade, nem a infra-estrutura correspondente a existente no centro. Essas são características das demais áreas puramente residenciais e com classes mais abastadas. Estas características possibilitaram a constituição de melhores localizações, bem como o interesse das camadas mais abastadas por essas regiões peculiares da cidade, as quais têm a seu favor a exclusividade dada pela legislação urbanística que, através dos índices, tratou de aumentar a renda diferencial, tornando-se acessíveis somente a esta classe.

A maneira como veio sendo utilizado o instrumento de zoneamento, ao mesmo tempo em que violava os direitos adquiridos de uns, formalizava o privilégios adquiridos por outros. Edificações, como os edifícios Cavaller, União Turismo Hotel e COMASA, os primeiros prédios acima de dez andares do centro da cidade antes da década de 70, tiveram esse direito adquirido pela legalidade do Plano de 73. A partir do momento em que o Plano de 84 se postou dessa forma, com relação a outras regiões, passou a haver retaliação da cidade com áreas mais restritas e menos restritas aos usos. A inobservância desse plano ou de seu zoneamento, através da liberação de usos inadequados a tais zonas, segundo a legislação urbana, passou a violar os direitos adquiridos ou impostos à maioria da população que atende à determinação do plano. O zoneamento do Plano de 84, do ponto de vista da característica de fragmentação, tratou de oficializar os privilégios de quem infringiu a lei, reconhecendo como direito adquirido os privilégios adquiridos. O controle do uso do solo veio sendo implantado tardiamente nas cidades brasileiras, e isso mostrou o caráter imediatista, corretivo e pontual como um dos modos de planejar, criando sobre o espaço produzido, territórios de vantagens e desvantagens.

A proposta dos planos, em particular com relação ao centro da cidade, contribuiu para a consolidação do espaço da indústria imobiliária, permitindo a produção e a reprodução em série, possibilitando, cada vez mais, a atuação do capital imobiliário como agente produtor, reproduzidor e modulador do espaço urbano, através dos índices, usos e ocupações.

A diferença básica, do Plano de 1984, com relação ao plano anterior de 1973 deu-se através dos parâmetros urbanísticos, tendo como principal alteração a limitação do gabarito. O de 1973 trabalhou a questão do índice de aproveitamento como elemento regulador da densidade. Nas áreas definidas como ZDA (Zona de Densidade Alta), a altura das edificações estava desimpedida de qualquer limite, desde que o empreendedor tivesse terreno suficiente para obedecer aos afastamentos previstos e ao referido índice de aproveitamento.

Com o Plano de 1984, impuseram-se limites claramente definidos em lei, à altura máxima das edificações, resguardadas algumas compensações, tais como: subsolo, garagens em pilotis e

áticos de cobertura para uso comum dos condôminos.

O sistema de cálculo adotado no Plano de 73 exigia recuos que variavam com a altura das edificações, sem definição de taxa de ocupação. Nesse caso, a altura poderia atingir níveis elevadíssimos, se comparado ao sistema do plano de 1984.

Será feita a seguir, uma simulação com os sistemas de aplicação dos Planos de 73 e 84 que se refere a área central da cidade. No Plano de 73, a área correspondia à ZDA (Zona de Densidade Alta) com perfil de uso mais diversificado. No Plano de 84, a mesma área foi englobada pela ZMC (Zona de Uso Misto Centra), ZPR (Zona Predominantemente Residencial) e ZMD (Zona de Uso Misto Diversificado). Os parâmetros urbanísticos caracterizavam estas zonas como um perfil de alta densidade e uso diversificado dentro do contexto geral de cada um desses planos.

Conforme o artigo 16 do Plano de 73, o sistema de aplicação dos parâmetros e cálculos urbanísticos, referente a recuos, afastamentos e altura das edificações, variava de acordo com o índice de aproveitamento adotado, com opções de índices 3, 4 e 5.

Simulando a ocupação na ZDA, em lote de 800m² de meio de quadra, observou-se que para índice 3 o pavimento térreo adquiriu maior potencial construtivo com relação aos demais índices, onde se obteve uma área de 700m². Isso se deveu ao fato de que para o índice 3 foi exigido somente o recuo de fundo (1/8 da profundidade do terreno), sem recuo nas laterais, definindo um maior potencial no pavimento térreo, com dimensões que passavam a valer para os pavimentos superiores. Nessa situação, a taxa de ocupação atingiu 87,5% do lote com 3,42 pavimentos.

Para os índice 4 e 5 a exigência do recuo de fundo diminuiu para 1/9 e 1/10 da profundidade do terreno, respectivamente, com recuos laterais que também variavam. Na mesma condição de simulação, adotando-se o índice 4, o pavimento térreo que definiu os demais pavimentos, adquiriu uma área de 569,6m², taxa de ocupação de 71,2% e 5,6 pavimentos. Adotando-se o índice 5, o pavimento térreo, que também definiu os demais adquiriu uma área de 540,0m², taxa de ocupação de 67,5% e 7,4 pavimentos. O artigo 21 apontou que algumas áreas, a exemplos do reservatório de água, da câmara de transformadores, das casas de máquinas, dos Playgrounds, das garagens e abrigos de automóveis não seriam computadas como área de construção. Isso permitiu, na prática, um ganho no índice de aproveitamento de área útil. Considerando-se o apresentado no mapa (Mapa 20, p.180) a grande maioria das edificações possuíam até 4 pavimentos, e a grande probabilidade era que a produção imobiliária, em sua maioria, se fizesse com índice 3, o que representava a maioria dos edifícios, ocupando 87,5% dos

lotes e uma elevada taxa de ocupação, predominando, de maneira concentrada, na área central da cidade.

A ZDA do Plano de 73 representou a zona com maior permissividade de uso e maiores índices de aproveitamento. Da mesma forma, as ZMC e ZPR do Plano de 84 apresentavam essas características, correspondentes à fragmentação da ZDA do Plano de 73 sobre o centro da cidade. Isso permitiu efetuar uma análise comparativa pela maneira como foi tratado o uso e a ocupação do solo sobre esse espaço.

A ZMC limitou a altura, nesse caso, 8 pavimentos, considerando um pé direito de 3m. O recuo lateral foi através do cálculo do H/5 e sem recuo até o segundo pavimento (até a altura de 5,5m); se for de uso comercial, o recuo de fundos, através do H/8+ 2.5m e sem recuo frontal quando se trata do índice 4. A taxa de ocupação foi estipulada em 80%, para o térreo e a sobreloja para uso comercial, e em 60%, para os demais pavimentos.

Far-se-á uma análise sobre essas zonas para índice 4, nas mesmas condições da simulação anterior. Estas simulações estão sendo feitas com as melhores situações oferecidas por zonas de características parecidas e que foram aplicadas no mesmo setor da cidade. Observou-se que as normas estabelecidas no Plano de 84 não permitiram atingir o potencial construtivo com índice 4, ou seja, utilizando-se a altura máxima de 8 pavimento, máxima altura admitida nessa zona, onde o potencial construtivo ultrapassou em 440m² do permitido. Isso impossibilitou que se mantivesse o índice 4 com 8 pavimentos.

Mapa 20 - Índices de ocupação-proposta Plano Diretor de 1984

Para a indústria imobiliária tornou-se uma perda o fato de não poder contar com esse excesso de área, o que foi suprida com o dispositivo apresentado no inciso IV do artigo 39 da lei de zoneamento que definiu os terraços cobertos destinados a áreas de recreação, de uso comum dos condôminos, não computados para efeito de cálculo de altura das edificações, podendo ocupar até 1/3 da área do último pavimento, bem como o dispositivo apresentado nos incisos I, IV e VI, que, dentre outras compensações, definiam as áreas sobre pilotis, áticos ou cobertura destinados ao uso comum dos condôminos, desde que não excedessem 1/3 da área do último pavimento e as sacadas, com não computadas no índice de aproveitamento. Esse dispositivo, além de uma compensação, permitia, na prática, o acréscimo do índice de área útil, ou seja, o aumento do índice estipulado pela lei, neste caso o 4. Com relação ao térreo, foi adquirida uma área de 654m², representando 80% da área do terreno permitido por lei.

Apesar de o Plano de 84 reduzir o índice de aproveitamento para 2 e de ocupação para 70 e 60%, em alguns locais dessa área central em análise, a exemplo das ZMD's, a leste e a oeste, houve um aumento generalizado no que se referia à capacidade construtiva. O índice de aproveitamento foi elevado com compensações mais generosas, e a taxa de ocupação passou de 71,2% para o índice 4, no Plano de 73, e para 80% para o índice 4, no Plano de 84.

Considerando as piores situações, onde existiam a maior ocupação do lote, obteve-se uma redução de 7%, passando de 87% com índice 3, no plano 73, para 80% para o índice 4, no Plano de 84. Foi uma diferença muito pequena, caso seja considerado que, neste segundo Plano Diretor, foi elevada a taxa de ocupação a 100% no trecho da avenida Centenário que corta o centro da cidade.

Em se tratando de uso comercial, o Plano de 73 reduzia a capacidade construtiva, à medida que fossem aumentando os índices, tendo-se um maior aproveitamento para o comércio com o índice 3. Isso se torna contraditório para o mercado mobiliário, que pretende lucrar sobre todos os usos, principalmente em uma área que historicamente se destaca pelo uso comercial. No Plano de 84, a lógica foi invertida e fixada em 80% nos maiores índices, 4 e 5.

Os melhores ganhos com o Plano de 84 foram obtidos na morfologia e na paisagem urbana, onde se obteve esbeltez dos edifícios em níveis aéreos, longe do ambiente e da escala humana. No nível do solo, onde maior parte dos transeuntes permanece, de modo geral, houve uma maior abrangência das edificações e maior ocupação do solo, pois, na maior parte do centro, principalmente no entorno imediato do centro tradicional, limitado pelas ruas Joaquim Nabuco, a oeste, São José, a norte, Rua Hercílio Luz e Marechal Deodoro, Santa Catarina, a leste, ruas

Celestina Rovaris e Gonçalves Ledo, ao sul, as edificações passaram a ser permitidas sem afastamentos laterais para todos os índices e usos, sem obrigação de afastamento em nenhum caso, ao contrário do Plano de 73 que, nos índices 4 e 5, exigia afastamentos laterais.

Como pôde ser observado, o modo como vem sendo tratada a legislação urbana no centro da cidade se demonstrou um tanto contraditório, cada vez mais, possibilitando a ocupação, o que causou relações conflitantes no que se referia a um uso do solo adequado.

A alta demanda por potencial construtivo, principalmente a de uso comercial, que interferia diretamente no solo urbano e na taxa de ocupação, aliada à propriedade privada, aos direitos adquiridos e à situação fundiária dos pequenos lotes entre vias e rios, que são inviabilizados legalmente ou viabilizados ilegalmente, são exemplos claros de contradições entre as leis (ambientais e urbanas) e o espaço da cidade. Citam, como exemplos, os critérios de dimensionamentos das edificações sobre os lotes contíguos ao rio, onde parâmetros urbanísticos resultaram em recuos que normalmente sobrepujam as edificações sobre as faixas de preservação.

3.5.3.3 Zoneamento, uso e ocupação do solo do Plano Diretor de 1999

A esta altura, com a análise mais apurada do mapa de zoneamento e o uso e ocupação do solo, propostos nos planos de 84 e 73, foi possível um maior entendimento da concepção e do papel destes planos. Isso foi de fundamental importância para um melhor entendimento do Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo do Plano de 99 e suas diretrizes. Isso permite dizer que, em linhas gerais, os planos mantiveram o mesmo ideário.

No Plano de 99 (plano vigente), o zoneamento é dividido em zona Urbana e Rural, constituindo um macro-zoneamento. Procurou-se ater à Zona Urbana, a qual está dividida em três grupos: um primeiro, constituído pelas “Áreas de Interesse Específico”, as quais, no momento, não se entrará em detalhes, as “Áreas Verdes” e, por último, o grupo constituído basicamente pelas zonas Mistas, Residenciais, Comerciais e Industriais.

Com o auxílio do mapa do zoneamento (Mapa 13, p. 112 e mapa 13a, p. 113), serão feitas a leitura a análise das zonas referentes ao último grupo apresentado. Da mesma forma como vinha acontecendo nos planos anteriores, foi visível, através da diversidade e permissividade dos usos, a idéia de criar eixos viários como locais de uso misto ou multifuncional, caracterizando corredores também passíveis de centralidade, segundo a proposta do plano.

Esses corredores tendem a interligar bairros importantes ao centro, o qual também

continua obviamente sendo tratado como espaço de diversidade. Essas zonas se caracterizam como zona mista, constituídas pelas zonas ZM1, ZM2, ZM3, ZC1 e ZC2. As definições delas, contidas no plano, possibilitam afirmar e confirmar essa leitura. As zonas em questão permitem as maiores densidades com índices de aproveitamentos que variam de 2 a 4. O índice 3 se concentra no núcleo urbano inicial, e o índice 4, no entorno do mesmo núcleo, estendendo-se e prolongando-se na avenida Centenário. Como se viu, esse é um fato que tem ocorrido desde o Plano de 73, onde há sempre a tendência de tratar as regiões da cidade da mesma forma, com usos diversos conciliados aos maiores índices de aproveitamento.

O Plano ainda propõe a elevação do número de pavimentos de 8 e 12 para 16, na avenida e na região central. Com relação as propostas de uso e ocupação do solo, conforme planos de 73 e 84, sobre a região central em torno do centro tradicional, pode se dizer que a lógica de permitir maiores potenciais se manteve no Plano de 99, haja vista que nele foi mantida a idéia de ocupação até as extremas laterais do lotes e a taxa de ocupação 80%, para uso comercial, até a altura de 6 metros. Esse plano se preocupou, inicialmente, em reservar mais área de solo para infiltração e área verde nos lotes dos edifícios, apesar de a proposta ter sido desvirtuada. O plano prevê que as áreas de escadas, circulação, caixa d'água, casa de máquinas e até mesmo sacadas fiquem, fora do cálculo da área útil, incentivando, ainda mais, o aumento do índice de aproveitamento.

Com relação às zonas residenciais, têm-se as ZR1, ZR2 e ZR3. Segundo definição contida nos textos do plano, a ZR1 tem como principal característica a média densidade e a integração da população às atividades de comércio e serviço. Essa difere da ZR2 no que se refere à proposição de maior densidade.

A ZR3 define-se, segundo o plano, pela proximidade com as áreas geradoras de emprego, com lotes menores para maior oferta habitacional e otimização do aproveitamento da infra-estrutura urbana. O maior aproveitamento das áreas infra-estruturadas é um princípio fundamental para o planejamento urbano, a exemplo do planejamento Europeu, e do nosso Estatuto da Cidade que tem forte influência do planejamento francês.

Como já foi dito, o plano tem como característica marcante a alta permissividade dos usos. Isso pode ter surtido efeito no que diz respeito às áreas residenciais. Em áreas que anteriormente eram tidas pelo Plano Diretor de 84 como sendo exclusivamente residencial, no Plano de 99, foram descaracterizadas através da liberação de usos mistos e determinados usos industriais de acordo com a legislação ambiental, a fim de incentivar uma economia baseada nas

microempresas. Com a crise dos anos 80 e 90, houve uma grande tendência de formação de micro e pequenas indústrias, principalmente no ramo da confecção. Isso se deu devido ao alto índice de desemprego, que colocou as mulheres dos mineiros na frente de trabalho, por estarem mais aptas e disponíveis a esse tipo de mão-de-obra. Essa necessidade generalizada demandou usos e funções em áreas inadequadas, segundo o plano vigente (Plano de 84) na ocasião, colocando-as em condição de ilegalidade. Por outro lado, as micros e pequenas empresas passaram a ser fundamentais para a renda familiar, demandando zonas legais para esse tipo de uso.

Tornaram-se comuns pequenas confecções e facções no fundo de lotes e garagens, criando um novo perfil às áreas residenciais, principalmente sobre as áreas residenciais puras. Com isso, houve uma nova denominação e proposta aos usos permitidos nas zonas residenciais do Plano Diretor de 99, o que suprimiu a Zona “Exclusivamente Residencial” presente no Plano Diretor de 84. Atualmente, as áreas residenciais, que cumprem esta função com exclusividade, são os condomínios fechados, sendo garantido, nesses locais, o uso residencial puro.

O desuso das zonas exclusivamente residenciais pode ter relação com a escassez de território urbanizado puramente residencial, o que é muito demandado pelas camadas mais abastadas. Com isso, houve a abertura de novas frentes para a produção imobiliária, que tirou proveito da necessidade tendente presente do mercado imobiliário, com a procura por condomínios fechados que garantam um espaço puramente residencial.

Conforme Villaça (2001), o deslocamento das classes de média e alta rendas no espaço intra-urbano tende a seguir os locais de melhores infra-estruturas. As classes mais abastada tendem a concentrar-se de maneira a viabilizar-se sobre os locais mais bem infra-estruturados e bem localizados (boas localizações). Ainda, aumenta o poder econômico e o político através da concentração sobre o território, a fim de reter novos e mais investimentos do poder público.

Essa lógica se transfere a questão dos condomínios, no caso de Criciúma, os quais têm sido implantados em regiões mais afastadas da cidade que, apesar de apresentarem características rurais, são dotadas de infra-estrutura, a exemplo de rodovias com pavimentação asfáltica, situadas nas principais vias de acesso ao centro ou saída da cidade. Isso permite boa acessibilidade e grande redução do tempo de deslocamento, condições fundamentais na criação de boas localizações e no aumento expressivo no valor da terra.

Apesar de não haver uma quantidade expressiva de loteamentos, em forma de condomínios fechado, a maioria se localiza junto ao anel de contorno viário ou diretamente relacionado com esta via, uma grande obra para o bem comum a cidade, embora já esteja sendo

apropriada por camadas mais abastadas que estão dando indício de se concentrarem ou predominarem em alguns trechos dessa via. Isso pode configurar novos espaços de domínio dessa classe, possíveis de atrair cada vez mais investimentos, ou seja, uma grande obra para o bem comum a cidade, embora já esteja sendo apropriada por camadas mais abastadas que estão dando indício de se concentrarem ou predominarem em alguns trechos dessa via⁶.

⁶ O Anel de contorno viário é uma das principais intervenções urbanas contidas como proposta do Plano Diretor de 1999. Esta obra viária proposta tem como principal objetivo resolver um problema viário que consiste em desviar o fluxo de veículos do centro da cidade. O traçado desta via circunda toda a periferia e possibilita a travessia da cidade, sem necessariamente cortar o centro. A idéia é interligar por uma via perimetral à cidade, todos os acessos ao município. Para complementar a proposta que pretende evitar o fluxo de veículos pesados na região central da cidade onde as vias são estreitas o Plano ainda apresenta como proposta a implantação do CCR (Central de Carga Rodoviária) que corresponde a uma das Áreas de Interesse Específico. A idéia será tornar este local um terminal de cargas que terá função de receber e estocar todos os materiais vindos ao município através de veículos pesados. Por esta característica a proposta é popularmente conhecida como Porto seco. Com isso a central de carga passa a ser o ponto de partida destas cargas que a partir daí deverão ser distribuídas na cidade através de veículos menores ou de menor porte. Este equipamento foi localizado na região sudeste da cidade junto ao anel viário. Esta proposta ao ser executada resolverá um grande problema de fluxo que é fato nesta cidade e um dos mais delicados. Os principais problemas conhecidos pela população, pela prefeitura e órgãos que envolvem planejamento urbano giram em torno dos problemas de trânsito ocasionados no centro da cidade, onde suas vias estreitas não têm capacidade de receber todo o fluxo demandado. Basicamente existem dois problemas ligados ao trânsito da cidade. O primeiro diz respeito ao fluxo de passagem de veículos que mesmo sem intenção de acessar a cidade são obrigados a cortá-la pelo centro para se deslocarem de um lado da cidade a outro ou de um município vizinho a outro. Por exemplo, o deslocamento entre os municípios de Nova Veneza, Morro da Fumaça, Urussanga, Araranguá e Içara obriga a passagem pelo centro da cidade. Neste caso o centro da cidade é um verdadeiro nó viário, formando um ponto de cruzamento das principais vias que interligam os municípios vizinhos. Estas vias historicamente vêm sendo determinantes na centralidade desta região da cidade que veio se constituindo desde o seu núcleo inicial. Este é um problema viário que é fato e tem como principal proposta de solução o Anel viário. O segundo problema diz respeito a dificuldade de trânsito nas ruas centrais da cidade onde estas são sobrecarregadas. Este é um problema que até certo ponto também tem contribuição dos veículos pesados de passagem, no entanto a principal causa são os veículos que efetuam deslocamentos intra-urbanos. Estes são deslocamentos os quais podem fazer parte de veículos da própria cidade ou veículos das cidades vizinhas mas que dependem da região central da cidade. A cidade de Criciúma é uma cidade com pouco mais de 180 mil habitantes onde circula uma frota correspondente a uma cidade com mais de 500 mil habitantes. A idéia ao expor estes problemas viários tem como objetivo demonstrar que existem no mínimo dois problemas gerais e que a resolução de um não garante a solução do outro, ou seja, o Anel viário não garante o pior problema da cidade pois a maioria do fluxo que sobrecarrega o centro da cidade é intra-urbano, isto é fluxo objetivando a cidade. Com isso pretende-se demonstrar que existe um discurso que coloca os problemas de trânsito como único e simplificado a partir do momento que atribui ao Anel viário a solução de todos os problemas. Existe um imaginário que faz parte da fala da mídia, de políticos, sociedade civil organizada e que é conhecido da população em geral que versa que a solução para o problema de trânsito depende do Anel Viário. Alguns fatos acontecidos e que vêm acontecendo me parece indicar que há indícios de que a questão do Anel Viário pode estar calcado em um discurso ideológico que coloca a necessidade desta obra como meta de um planejamento urbano para todos, mas que esta sendo aproveitado também para beneficiar primeiramente interesses de poucos.

Isso pode configurar novos espaços de domínio dessa classe, possíveis de atrair cada vez mais investimentos, ou seja, uma sobreposição de investimentos, concentrando-se em pequenas porções do território em detrimento de outros. Esta é uma obra de suma importância à cidade, o que é inevitável, mas o domínio de uma minoria sobre esses locais pode até mesmo interferir no processo de execução de uma obra e critérios de cronograma.

O Anel Viário veio, ao longo de seus quase dez anos, sendo executado em etapas por trechos. Qual o critério para executar primeiramente um trecho ou outro? O fato de o primeiro trecho de 1km de extensão desta via ter sido executado exatamente até a altura em que estão localizados dois dos maiores condomínios fechados corresponde a um critério? Como exemplo cita-se também a rua Três Ribeirões, localizada ao sul da cidade, pavimentada entre a avenida Miguel Patrício de Souza e rodovia Luiz Rosso, onde a primeira etapa de asfaltamento correspondeu cerca de 500 metros até a altura do condomínio Residencial Reserva Três Ribeirões. Toma-se como exemplo também o condomínio Santa Clara Residense Ville, localizado a norte do centro, onde foi construído uma rotatória exclusiva ao acesso desse empreendimento, a menos de 200m da rotatória de acesso ao anel viário.

Até certo ponto, a rotatória pode ser um pequeno investimento, mas sabe-se que, em outros pontos do sistema viário da cidade, a reivindicação por esse tipo de obra vem sendo motivo de muita espera pela população. Tenha sido ou não a obra dessa rotatória uma parceria público-privada, o fato é que atrair a mão-de-obra das administrações e também investimentos. Estes foram pequenos casos que, coincidentemente ou não, estão relacionados com os condomínios fechados e, ao se tornarem comuns, são capazes de provocar um desequilíbrio no território, com a segregação da alta renda, produzindo efeitos sobre o espaço urbano.

Far-se-á uma análise comparativa entre o Plano Diretor de 84 e o Plano Diretor de 99 sobre seus respectivos mapas, demonstrando os índices propostos, tendo em princípio, como tema, a densidade proposta. Sobre o zoneamento do plano de 84, foi vista a idéia de adensar alguns dos considerados principais eixos da cidade, através de zonas que permitem usos mistos. Dentre estas, considerando-se as que propõem os mais altos índices, quatro e cinco, percebe-se que estes se localizavam em boa parte da avenida Centenário e na região do centro da cidade (Mapa 20, p. 180).

Sobre o zoneamento do Plano de 99, se for considerado o mais alto índice, 4, verifica-se que este se localiza também na mesma região do centro da cidade e na avenida Centenário (mapa 21, p. 188). Considerando-se o índice 2, verifica-se que, no zoneamento do Plano de 84, este foi destinado a áreas contíguas ao centro em seus lados leste e oeste, junto à avenida

Centenário. Para o mesmo índice, no zoneamento do plano de 99, verifica-se um aumento exorbitante em relação ao plano anterior.

O índice 2 continua sendo proposto contíguo ao centro e a avenida Centenário, porém com maior magnitude sobre o território da cidade. Também passa a ser o índice que define claramente a intenção de manter os corredores do plano anterior, bem como criação de novos corredores. Estes eixos se estendem sobre vias infra-estruturadas, com pavimentação asfáltica, que atingem até mesmo áreas bem periféricas da cidade, a exemplo do trecho do anel viário.

Pretende-se, com esta análise, demonstrar o quanto foram elevados e alaistrados os maiores índices no Plano de 99. Houve aumento da zona com índice 4 e, principalmente, nas zonas com índice 2. Grande parte das zonas com índice 2 eram locais que, no Plano de 84, possuíam índice 0,75 e alguns com 1,5, ou seja, grande parte das áreas que continham os menores índices tiveram seus índices elevados. Fazendo-se uma análise dos menores índices entre 0,25 e 0,75 apresentado no Plano de 84, vê-se que houve uma presença menor destes índices no Plano de 99. Vale lembrar que toda essa análise também tem como tema a altura das edificações e que todas estas zonas apresentadas, seja no Plano de 84 ou no de 99, permitem edifícios acima de 8 pavimentos.

Do ponto de vista do desequilíbrio e da concentração de índices no centro da cidade, o plano de 99 propôs um maior equilíbrio, pois as diferenças de índice entre o centro e o restante do território são menores, o que em tese deveria aliviar as tensões sobre o centro da cidade. Porém este equilíbrio foi um nivelamento de índices por cima, ou seja, os menores níveis foram elevados de maneira a se aproximar do maior índice. Sendo assim, a magnitude do índice 2, contíguo à avenida Centenário e ao centro da cidade, proposto no Plano de 99 permite um maior equilíbrio. Isso sinaliza o quanto a concepção de cidade tem sido totalmente dependente do centro e da avenida Centenário. O fato, com relação à Centenário, vem a favor de um melhor aproveitamento dessa infra-estrutura, porém sobre o centro se propõe uma sobre carga, aumentando as tensões sobre este espaço.

Mapa 21-Índices de ocupação-proposta Plano Diretor de 1999

A idéia de maior adensamento, nos principais eixos, vem acompanhando as propostas desde o Plano Diretor de 1973, expandindo-se no Plano de 84 e, ainda mais, no Plano de 99. Isso sugere que se tenha um maior aproveitamento destas áreas da cidade, pois estes locais normalmente possuem maior infra-estrutura, ao menos no que se refere à pavimentação, à rede elétrica, ao abastecimento de água e esgoto ou à capacidade ou facilidade de receber tais ou outros investimentos. Isso faz pensar que existe a vontade de obter um maior aproveitamento da infra-estrutura com a indução ao uso do solo, com maior presença de pessoas desfrutando desses serviços. O ato de garantir que a infra-estrutura existente possa atender o maior número de pessoas pode ser considerado uma das ações necessárias para se obter a função social da cidade. O Estatuto da Cidade considera a função social como sendo o “princípio balizador da política urbana”, podendo “redirecionar os recursos e a riqueza de forma mais justa, de modo a combater as situações de desigualdades econômica e social vivenciadas em nossa cidade” tendo como uma das garantias para obter-se a redução da desigualdade social e pobreza o direito à infra-estrutura, ao transporte e a serviços públicos. Pensando dessa forma pode-se pensar que essa idéia que vem sendo apresentada nos planos diretores de Criciúma, em particular o Plano de 99, onde se propõe o adensamento dos principais eixos, pode ser a tentativa de obter tal função social. A questão pode ser confirmada nos textos do Plano de 99, presente na seção I, que trata dos objetivos no artigo segundo, quinto item. O trecho afirma o seguinte:

Explicitar os critérios para que se cumpra a função social da propriedade, especialmente através da regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda, bem como o adequado aproveitamento dos vazios e dos terrenos subutilizados.

O artigo terceiro que trata das diretrizes afirma, no item VI, o seguinte: “Implementar a política de desenvolvimento urbano com o objetivo de ordenar funções sociais das áreas ocupadas do município e garantir o bem estar de seus habitantes”.

Um dos caminhos para se chegar a esse objetivo e diretriz seria realmente o adensamento dos locais (no caso os eixos principais) que oferecem as melhores condições a população. No entanto, para que isso ocorra, não depende somente da relação entre elevados índices e os locais que somente apresentam a infra-estrutura rodoviária, como vem sendo proposto nos zoneamentos. O nível do índice de aproveitamento pode, de certa forma, permitir o controle do adensamento construtivo, mas não garante o adensamento demográfico dessas zonas. Existem vias importantes para a circulação da cidade que, segundo o atual plano, deverão constituir os corredores diversificados e adensados, os quais, na prática, estão subutilizados, considerando a função

proposta.

Essas vias vêm sendo destinadas a esse uso desde o Plano de 73 e correspondiam a parte das obras de reestruturação viária entre as décadas de 70 e 80, assunto tratado no item do Parcelamento do Solo, onde também se procurou demonstrar o papel das rodovias na estruturação e na modulação do espaço urbano. Na análise apresentada nesse item, também foi observada a estrutura viária principal até a década de 70 e sua relação com o espaço urbano, além da reestruturação viária que determinou uma nova dinâmica de fluxos e circulação na cidade, obras que aconteceram entre e meados das décadas de 70 e 80. Parte dessa estrutura que empregou uma nova dinâmica à mobilidade urbana, encontra-se subutilizada, considerando-se a proposta de ocupação que vem sendo incentivada sobre essas vias desde o primeiro Plano Diretor. A reestruturação desviou fluxos importantes entre o centro e a periferia. Pode-se tomar primeiramente, como exemplo, as avenidas Álvaro Catão e Luiz Lazarim, vias que passaram a ser a rota de um dos principais fluxos da história da cidade, entre o centro e o distrito de Rio Maina. Até 1970, essa ligação se fazia principalmente com a avenida dos Italianos, seguindo pela rua Henrique Lage até o centro da cidade.

Tais vias, como já foi visto anteriormente, foram elementos importantes na expansão urbana do oeste-noroeste da cidade. A avenida Álvaro Catão, junto à SC 445 (rodovia Sebastião Toledo do Santos) também passou a ser a principal rota de ligação entre a cidade e o município de Siderópolis, trajeto que antes da reestruturação viária se fazia através da rodovia Arquimedes Napolini, seguindo pela rua João Pessoa, por onde a urbanização também se estendeu. A própria avenida Centenário passou a ter o principal fluxo da cidade no sentido leste-oeste, o que, até a década de 70, antes da reestruturação viária, se fazia através da rua Osvaldo Pinto da Veiga, passando pelo centro e seguindo pela Henrique Lage até o Pinheirinho, trajeto que historicamente foi o principal fluxo estruturador da cidade.

Todas essas rodovias que substituíram fluxos importantes na história da urbanização, passaram a fazer parte da estrutura viária principal e atual, otimizadas com destinação a zonas lineares, passíveis de um grande potencial de uso, ocupação e densificação, segundo os planos diretores. Dentre as questões verificadas a respeito do uso e ocupação dessa vias, tomar-se-á como base o zoneamento e o uso e ocupação destinados pelos planos, a situação fundiária e a quantidade e qualidade da infra-estrutura, ou seja, a qualidade do espaço urbano. Observando-se os usos propostos nestas zonas lineares, até que ponto o uso misto é capaz de adensar ao menos construtivamente estes espaços com uso comercial e residencial? Até que ponto o uso poderá ou

não obter um melhor aproveitamento da infra-estrutura com o desfrute da maioria da população? Nesse sentido, o uso, que de fato está se dando, não está atendendo à função social, pois o uso predominante se faz com edificações puramente comerciais, abrigando estabelecimento de tráfego de passagem. Tomando como exemplo a avenida Centenário, é possível afirmar que historicamente esta via sempre foi tratada pelos planos como trecho que deveria receber altas densidades pela infra-estrutura apresentada e o alto investimento nela. No entanto, nos dias atuais, verifica-se, ainda, que a maior parte dessa avenida encontra-se ociosa com relação ao uso do solo proposto.

Há edificações com baixíssimo aproveitamento do potencial construtivo que, em sua grande maioria, são aptas somente ao uso comercial, onde estão estabelecidos revendas de automóveis, prestação de serviços, autopeças, automecânicas, metalúrgicas, materiais de construção, usos que são mais adequados ao tráfego e acesso por veículos e/ou tráfego de passagem, o que, de certa forma, está condizente com a proposta do Plano, que também permite esses usos.

Cabe uma indagação: Por que o uso misto proposto não é capaz de diversificar o uso comercial e intensificar o uso residencial, bem como obter um maior aproveitamento do potencial construtivo nas edificações?

O mapa que demonstra as edificações existentes acima de 5 pavimentos e parte do zoneamento do Plano de 99, apresenta somente as zonas que permitem os índices de 2 a 4 e edifícios acima de 8 pavimentos (Mapa 22, p.192), que se fazem sobre a região do centro, dos subcentros e das zonas lineares. A região do centro, demonstrada no mapa, engloba o centro tradicional e seu entorno, o bairro Comerciário e o bairro Michel. Pode-se verificar a concentração dos edifícios somente na região do centro da cidade, enquanto uma vasta área de zonas, que permitem edifícios acima de 8 pavimentos, não está sendo utilizada. Pode-se perceber que existe uma grande área em que o zoneamento permite índice de 2 e 4 e edifícios acima de 8 pavimentos disponíveis à ocupação. No entanto, isso ocorre somente no centro da cidade. Percebe-se, também, que o mercado imobiliário conta com um grande estoque de terra para usufruir dos maiores potenciais construtivos.

Mapa 22 - Edificações existentes acima de 5pvto e Zoneamento do plano de 99 para edificações acima de 8pvto com índice de ocupação a partir de 2

Com relação à proposta de uso, existem características diferentes entre a zona mista (em particular a avenida Centenário) e o Centro. A ZMC do centro restringe o uso de comércio e serviço de tráfego de passagem e prioriza um uso voltado à caminhabilidade, atendendo às necessidades diretas das pessoas, o que incentiva o uso residencial. A ZMD das zonas lineares e da avenida permite usos diversos, incluindo serviços e comércios de grande porte, o que, na prática, inibiria o uso residencial ou até mesmo outro tipo de uso de interesse ou necessidade pessoal sem garantir o conforto ambiental urbano necessário a este ou a outros usos. Com relação aos índices propostos, foi possível observar-se que, em particular na avenida e no centro, existe uma igualdade. Sabe-se que um dos modos de valorização da terra urbana é a sucessão de investimentos e as melhores localizações, porém tem-se conhecimento também que quanto maior o potencial construtivo permitido em uma zona, maior a contribuição para essa valorização.

O fato é que, desde o Plano de 73, as terras de menores potenciais construtivos vêm se reduzindo. Isso pode influenciar diretamente no uso do solo urbano, na sua expansão e na oportunidade da maioria da população ter acesso à terra urbana infra-estruturada, pois existe a maior valorização nestas zonas. Seja na avenida Centenário ou em outras vias, a sobreposição de investimentos concentrados produz o desequilíbrio de infra-estruturas no território da cidade que, consequentemente resulta na diferenciação do espaço urbano como um todo.

A avenida Centenário e o centro da cidade são os locais mais infra-estruturados, no que se refere aos altos valores investidos. No entanto, é visível a diferenciação entre estes dois espaços, do ponto de vista da qualidade do ambiente urbano e dos tipos de infra-estruturas implantadas. Apesar da escassez de áreas verdes, na região do centro, existe uma infra-estrutura mais completa, com relação ao todo da avenida Centenário, no que se refere a equipamentos urbanos, como: escolas, praças, passeios públicos, comércios e serviços adequados à caminhabilidade das pessoas; assim, o centro apresenta um espaço urbano mais qualificado e ambientado para a escala humana, permitindo uma melhor qualidade de vida àquela população. Nesse sentido, o espaço urbano da avenida torna-se deficiente, pois a infra-estrutura, apesar dos altos investimentos, não contribui para a qualificação daquele espaço urbano, resumindo-se a infra-estrutura rodoviária e básica, apesar de haver um transporte coletivo e integrado que, segundo o Núcleo de Transporte Coletivo, é satisfatório.

Esse desequilíbrio permite a constituição de melhor localização no centro, onde é o maior campo de atuação da produção imobiliária, que, por sua vez, empreende nos territórios de maior demanda do mercado. As faltas de áreas verdes, espaços públicos, passeios, equipamentos urbanos

e comunitários, até mesmo outros tipos de serviços, refletem diretamente a deficiente qualidade do espaço urbano da avenida. Ainda, na década de 80, os técnicos do planejamento urbano discutiam o futuro da avenida Centenário e tinham consciência de que a transformação desse espaço deveria ir além de uma proposta de zoneamento e uso e ocupação do solo, lançando o Plano Massa. Segundo o artigo 8, o Plano Massa tinha como objetivo disciplinar a ocupação das testadas dos terrenos, dando uma característica própria as avenidas Centenário e Jorge Elias de Lucca, favorecendo a circulação de pedestres com a criação de uma galeria coberta, melhorando o aspecto visual da via, com a implantação de floreiras e construções de aspectos sólidos e definitivos.

Segundo informações obtidas, esse plano foi inspirado no Plano Massa de Curitiba, onde os técnicos do setor de planejamento urbano de Criciúma foram assessorados pelo arquiteto Navarro, que, na ocasião, fazia parte do setor de planejamento urbano da cidade paranaense. Segundo informações obtidas por técnicos que participaram da elaboração desse plano, a intenção era humanizar a avenida Centenário, ampliando a calçada com a galeria, prevendo que ali realmente passasse a ser um corredor de serviços com muita circulação, tanto de carro quanto de pedestre. Na verdade, o plano por si não foi capaz de transformar o espaço público da avenida através de parâmetros que exigiam dimensões de pilares e floreiras, alargamento de passeio através de galerias, o que de fato foi tomado como um código de obras especificamente para as edificações da avenida, mas não foi suficiente para uma transformação.

Historicamente, o espaço da avenida vem sendo, de certa forma, estigmatizado como via de passagem. No item do parcelamento do solo, que demonstrou a expansão urbana do ponto de vista das vias de transporte, foi visto como a capacidade da ferrovia de aproximar as regiões e possibilitar a grande quantidade e diversidade de trocas de mercadorias, deslocamento de pessoas e riqueza foi determinante na estruturação do espaço urbano de Criciúma, que, aliado às estações e às caixas de embarque, permitiu potencializar o centro, os subcentros e outras centralidades. Apesar dessa característica estruturadora da ferrovia, sabe-se que as rodovias também foram fundamentais na estruturação e na expansão urbana.

O eixo rodoviário leste, e outras importantes rodovias, utilizadas anteriormente à implantação da avenida Centenário, possibilitaram os principais fluxos intra-urbano e uma maior frequência de deslocamentos, se comparados ao trem que disponibilizava somente alguns horários. No entanto a cidade era totalmente voltada para essas vias estruturadoras, em particular as ruas Osvaldo Pinto da Veiga e Henrique Lage, que ligavam os bairros Próspera e Pinheirinho, passando pelo centro da cidade. Como foi dito, esse era o principal eixo da cidade e para onde as funções

do centro e dos subcentros se estendiam, o que configurava importante eixo de serviços e comércios. Seguindo por esse eixo, no sentido leste-oeste inicia-se a centralidade do Bairro Próspera com várias funções de comércio e serviços, passando pela rua Marcos Rovaris, que também concentrava serviços e comércios que vinham se estendendo desde o centro e onde até a década de 80 ainda existiam lojas de grande porte, como vendas autorizadas de automóveis e lojas de departamentos e bancos. Continuando pelo centro e prosseguindo pela rua Henrique Laje, também se estendiam importantes serviços e comércios da cidade. Ainda na Rua Henrique Laje, na altura do bairro Santa Bárbara, existia uma centralidade daquele bairro, Enfim, ao chegar ao Pinheirinho, havia uma forte centralidade daquele bairro. Sendo assim, a cidade se voltava principalmente para este eixo que possuía uma urbanidade e concentrava importantes comércios e serviços, bem como o principal fluxo da cidade, onde a maioria da população transitava. Essa característica de urbanidade não se podia atribuir ao trajeto da ferrovia, apesar de esta fazer a mesma ligação paralelamente ao eixo rodoviário leste-oeste e de todo o seu potencial na estruturação do espaço urbano e na criação das principais centralidades.

A própria característica do transporte ferroviário, que se articulava com o espaço da cidade somente nas poucas paradas ocorridas nas caixas de embarque ou nas estações, interferia no modo de apropriação das áreas contíguas à linha férrea, a qual, historicamente, vem sendo tida como fundo de lote e como local de ocupação urbana por população de baixa renda, tendo como principal e praticamente única função a de via de passagem. Mesmo com a implantação da avenida Centenário sobre o antigo leito da ferrovia, o antigo eixo-leste oeste tem-se mantido com suas características, apesar de ter perdido espaço de importância como via principal concentradora dos principais serviços e comércios da cidade em alguns trechos. A avenida passou a ser o principal fluxo viário, no entanto sem conseguir substituir a função estruturadora do antigo e principal eixo rodoviário. As centralidades da Próspera, Santa Bárbara e Pinheirinho se mantêm com potenciais estruturadores, a avenida continua sendo local de passagem sem capacidade de uma estruturação de seu espaço e do espaço da cidade, condizente com sua capacidade.

Com isso, pretende-se mostrar a insuficiente capacidade de reestruturação urbana de certas vias que foram criadas e infra-estruturadas a partir da década de 70. Essas vias, de certa forma, deslocaram importantes fluxos e grandes investimentos do espaço urbano construído e estruturado, a exemplo das ruas Álvaro Catão e Luiz Lazarim, da ligação centro e Rio Maina, da SC 445 (rodovia Sebastião Toledo do Santos), ligação centro e Siderópolis e das avenidas Centenário, Imigrantes Poloneses, ao sul do Morro Casagrande, Miguel Patrício de Souza, que

passa a leste do mesmo morro, o que inclui também o Anel de contorno viário, sofrendo grandes intervenções viárias a partir de meados da década de 70. Analisando-se o mapa que apresenta o uso do solo sobre a estrutura fundiária atual, constatou-se que, contíguas a essas vias, encontram-se grandes glebas e muitos lotes vazios subutilizados, que devido a investimentos aplicados e ao potencial em receber mais e novas infra-estruturas estão supervalorizados e, em sua grande maioria, em condição de propriedade privada.

Constatou-se também a grande quantidade de vazios com pequenas e grandes glebas e lotes no território da cidade como um todo. A questão fundiária nessas vias, em particular na avenida Centenário, apresenta grandes e pequenos vazios, cuja urbanização é inviabilizada tanto pela retenção de grandes e pequenas glebas, quanto pelos pequenos lotes, cuja ocupação fica legalmente impossibilitada pelos parâmetros exigidos com relação à avenida ou pelos parâmetros exigidos pela presença do rio Criciúma, onde existem casos que destinam a maior parte do terreno para recuo frontal e/ou faixa “Non Aedificandi”, restando pouca área a construir. Os eixos viários e corredores encontram-se subutilizados não somente do ponto de vista da proposta do plano que tenta conceber esses espaços como zonas lineares concentradoras das várias funções existentes e inerentes a cidade, mas também por toda a situação aqui apresentada onde se percebe a quantidade de espaço a se produzir sobre uma infra-estrutura que representa grandes investimentos do poder público.

Os espaços foram valorizados por ações do Estado, que, por sua vez, não têm a capacidade de controlar e interferir no uso e ocupação do solo e no mercado imobiliário regulado pelos proprietários fundiários que detêm a maioria dessas terras. O Estado cria um solo urbano valorizado sem garantir um estoque de terra que permita obter um maior controle do uso e da ocupação, onde se possa regular o mercado e/ou dar acesso à infra-estrutura a uma maior parcela da sociedade. Foram colocadas e analisadas algumas questões com a intenção mínima de demonstrar fatos que podem estar contribuindo para o desequilíbrio sobre o espaço urbano e como as vias, em particular, podem atuar no processo, com a presença de infra-estrutura mal utilizada, tanto pelo baixo aproveitamento de potencial construtivo das edificações e da terra urbana (vazios), quanto pela ausência de determinadas funções que produzam melhores localizações, a fim de atrair uma produção urbana qualificada e acessível à maioria.

Segundo informações obtidas pela engenheira Ivanete Vieira, chefe do setor de cadastro da Prefeitura Municipal de Criciúma, nos últimos cinco anos está havendo um número excessivo de aprovações de loteamentos que ocorrem principalmente nas regiões periféricas da cidade, onde existe um baixo custo da terra “urbana”.

A análise feita sobre o mapa da evolução urbana no capítulo III, no item 3.2, que tratava da formação urbana e espacial da cidade de Criciúma, permitiu visualizar que a expansão urbana, nos anos anteriores a 2000, fez-se em grande proporção com relação aos outros períodos apresentados. De acordo com as informações que se tem, já é possível perceber que, após quase dez anos de vigência desse plano, há um grande número de aprovações e implantações de loteamentos que se alastram na periferia da cidade. Esses têm como principal público alvo a população de menor renda. A demanda por terra urbana por parte da população é fato, haja vista o grande déficit habitacional que vem desde o início da crise do carvão ou dos efeitos da alta deste mesmo produto, onde a mecanização veio a causar uma série de problemas sociais com a maior incidência de desemprego e a falta de moradia, o que se tornou ainda mais agravante com a crise dos anos 80 e 90. Essa considerável produção de loteamentos vem formulando um perfil de cidade espalhada, com um grande conjunto de vazios urbanos, que se faz com os vazios das áreas degradadas e com os lotes inutilizados que, segundo informações obtidas no setor de cadastro da prefeitura, estão quantificados na casa dos 18.000.

As Construções de edifícios e loteamentos se tornaram os principais produtos das construtoras. Como já se sabe, a verticalização das construções estão altamente concentradas no centro da cidade, e o parcelamento do solo veio ligeiramente ocupando o solo urbano periférico. Percebe-se, então, uma relação entre a expansão vertical e a horizontal, o que vem acontecendo nas principais cidades brasileiras desde o início do século XX. ROLNIK, ao se referir a verticalização permitida legalmente no centro de São Paulo nos anos 20, afirma:

Ao permitir a construção de edifícios mais altos apenas na zona central, a legislação reinvestiu na zona central, conferindo-lhe um novo potencial de edificabilidade que garantiria a contínua elevação dos preços de terrenos e imóveis na região dos anos 20, apesar de consolidada a região.” (A cidade e a Lei, pág 129).

No caso de Criciúma é possível verificar um crescimento simultâneo entre a verticalidade e a horizontalidade da cidade, onde o carro chefe é a produção de edifícios residenciais verticalizados na região do centro da cidade.

A esse respeito Rolnik (1997, p. 129) afirma, no caso de São Paulo:

A verticalização tem sido uma estratégia para atualizar áreas altamente valorizada da cidade e a expressão (juntamente com os loteamentos exclusivos) de um dos extremos de um mercado dual. O outro extremo, às vezes mais lucrativo que os próprios empreendimentos ricos, era a expansão não regulada na zona rural.

Ambas as afirmações de Rolnik (1997) podem ser tomadas para o caso de Criciúma,

guardadas suas especificidades, onde pode ser observado que a lei, em particular o zoneamento, vem tendo como um dos papéis a valorização e a revalorização em áreas mais dotadas de infraestrutura, apropriadas por classes mais abastadas seja as utilizando como moradores ou proprietários de indústrias, comércio e/ou fundiários, tanto na região do centro da cidade, como em outros locais de alto valor da terra, sejam os principais eixos viários, ou os subcentros, onde existe uma diferenciação notável com relação ao espaço urbano e onde foi produzida uma reserva de mercado. Paralelamente a esses efeitos, a cidade veio sofrendo uma forte expansão horizontal com os loteamentos que, no auge de suas produções, se instalavam indevidamente perante a lei, como foi visto anteriormente.

Uma relação direta entre os crescimentos vertical e horizontal pode ser sentida em uma das práticas utilizadas para empreender loteamentos com a compra de terras que são tão periféricas que ainda possuem características rurais. Isso pode ser confirmado, caso se faça uma análise comparativa entre o zoneamento de 84 e o de 99, onde se percebe que as áreas, consideradas para uso agropecuário no plano de 84, tornaram-se zonas residenciais no plano de 99, fato que também diz respeito à ampliação de perímetro urbano. Essas terras que tem um baixo valor, em parte, correspondem às terras de reservas da mineração não-degradadas. Outra parte torna-se moeda na troca por apartamentos no centro da cidade que são negociados entre os proprietários fundiários e as construtoras. Na transação, essas glebas são avaliadas pelo valor de terra não-urbanizada, ou seja, não infra-estruturada. Esse mecanismo de mercado vem concentrando um estoque de terras nas mãos das maiores construtoras da cidade, que, por sua vez, efetuam parcelamentos com o mínimo de infra-estrutura exigida pelo poder público. Com isso, as construtoras negociam as glebas com maior rentabilidade ao mesmo tempo em que em repassam os apartamentos ainda mais valorizados e os lotes parcelados com valor de terra considerada já urbanizada. A venda parcelada pode ser efetuada por longos períodos, o que torna a terra acessível a essa parte da população, que ocupa ligeiramente as áreas normalmente periféricas.

Dentre os loteamentos aprovados a partir do ano 2000, a grande maioria atinge a população de menor renda, sendo uma minoria destinada às de maior renda. Fazendo-se uma nova análise entre o zoneamento de 84 e 99, verifica-se que áreas, que antes não tinham seus usos definidos, passaram de certa forma, a ter definição. Algumas áreas, no plano de 84, eram deixadas em aberto quanto ao seu uso. Estas eram classificadas como Áreas de Interesse Especial que poderiam estar “Sujeitas a Estudos Posteriores” ou “Destinadas à Urbanização Específica”. No Plano de 99, essas áreas passaram a ser definidas como Zonas residenciais ou sinalizando as áreas

degradadas, determinando e definindo-as como “Áreas Degradadas Impróprias para a Construção” ou como “Áreas Degradadas Específicas para Lazer”.

3.5.4 Áreas Verdes e ambiente natural

O Plano Diretor de 1984 tem também como importante proposta as definições e delimitações dos principais referenciais naturais da cidade, do distrito do Rio Maina, a noroeste, e da região da Quarta Linha, ao sul, tais como os morros Cechinel, Casagrande (próximos ao centro da cidade), os das localidades de Colonial e Metropolitana (Rio Maina) e as formações de Morro Esteves (Quarta Linha), como Patrimônio Paisagístico Natural, também denominados VV's (Verde Florestal). Para uma cidade que se encontrava no auge da economia com a indústria carbonífera e que, conseqüentemente, passou a conviver com graves problemas ambientais, onde muitas áreas periféricas já se encontravam, na época, cobertas por rejeitos ou pilhas de carvão, a salvaguarda de áreas verdes e remanescentes foi e é de fundamental importância⁷.

O “perfil da cidade”, estudo subsidiário para a elaboração deste plano, censurou o Plano de 73, afirmando que as áreas verdes sofreram um processo de achatamento, ressaltando a carência destas. A proposta das áreas verdes como patrimônio paisagístico natural soa como uma reação a essa deficiência. As áreas verdes, propostas pelo Plano de 73, eram concebidas em proporções menores, sendo em grande maioria para uso de lazer, como praças, não especificando em lei exatamente como áreas de proteção. As áreas verdes, propostas inicialmente no Plano de 1984, atingiam proporções maiores com grandes áreas que legalmente eram definidas como locais a serem protegidos. Parte delas tiveram sua função descaracterizada com relação à pretensão inicial. As áreas denominadas como “VV - Verdes Florestais” passaram a permitir determinados tipos de ocupações urbanas com restrições segundo textos da lei. As áreas verdes são divididas em VV e VL (Mapa 12a, p.110).

A VV é subdividida em PP (Preservação Permanente), PL (Preservação com Uso Limitado) e RR (Residencial Restrito). As subzonas PL e PP foram transformadas em ZEP no Plano de 99. Essa questão será aprofundada mais adiante, durante o estudo deste plano.

A VL representa as áreas verdes de lazer, correspondentes às praças e aos parques.

As áreas verdes, propostas no Plano Diretor de 1973, são caracterizadas como áreas

⁷Esta questão supracitada neste parágrafo é um assunto a ser pesquisado e para ser mais aprofundado, pois pode ter existido uma provável pressão dos grupos sociais e ambientalistas o que influenciaria no Plano Diretor.

integradas ao sistema viário com a principal função de áreas verdes de recreação e lazer. É provável que grande parte dessas áreas, mesmo antes deste plano, fossem áreas públicas; no entanto, em vários casos, o desenho proposto, envolvendo estas áreas (Verde Públicos), interferiam em propriedades particulares, como foi visto anteriormente durante a análise da lei do parcelamento do solo do Plano de 73. Essas áreas, em grande parte, são elementos que, com a localização das escolas, tornaram-se elementos indispensáveis na criação dos centros locais, que recebem uso diferenciado no contexto geral da cidade. O uso permitido no zoneamento dos centros locais é caracterizado como ZMD (Zona de Média Densidade) sendo esta um meio termo entre as zonas ZMA e ZMB, no que se refere à diversidade dos usos e aos índices de aproveitamento. O modo como as áreas verdes de lazer foram concebidas no Plano de 73, normalmente inseridas nos centros locais, sugeriam a idéia de ambientes construídos, a fim de criar equipamentos urbanos como praças ou parques. A idéia geral das áreas verdes não tinham como intuito a proteção de áreas remanescente, até mesmo porque neste momento o poder público e a sociedade não tinham arraigada a consciência de proteção ao meio ambiente, mesmo que este tema já levantasse discussões nos contextos municipal e regional.

Num contexto geral, a preocupação com o meio ambiente natural teve como marco inicial a “Conferência de Estocolmo”, na Suécia, realizada em 1972 pelas Nações Unidas com tema sobre o Meio Ambiente Humano. Este foi um grande marco ambiental que chamou a atenção do mundo para a gravidade da situação meio ambiente/desenvolvimento. Vale lembrar que, na época, transcorria a crise econômica mundial dos anos 70 (crise do petróleo), o que contribuiu para a sensibilização do mundo com relação ao fato de que os recursos naturais eram esgotáveis. Henrique Brandão Cavalcanti, na ocasião Secretário Geral do Ministério do Interior e membro da delegação brasileira, que participou da conferência e assinou a declaração de Estocolmo, ao retornar ao Brasil deu início à elaboração do decreto que instituiu, em 1973, a Secretaria Especial do Meio Ambiente – SEMA, a qual teve início de suas atividades em 14 de janeiro de 1974. O governo federal criou a SEMA, fato motivado pela Conferência de Estocolmo e marcante no que se referia à possibilidade de se tratar das questões ambientais no Brasil.

Como foi possível observar, o marco ambiental, no Brasil, deu-se em 1974. No entanto, a preocupação por parte do Estado já se fazia presente desde 1972, demonstrando em que contexto se encontravam as discussões e a regulação legal relativas ao meio ambiente no momento em que estava sendo elaborado o plano de 73, em Criciúma. Como se vê, enquanto a preocupação por parte do Governo Federal torna-se crescente a partir de 1973, em nível regional, esta preocupação

é sentida pelo Governo do Estado somente ao final da década de 70. Em meados desta década, o Governo do Estado de Santa Catarina criou a FATMA - Fundação de Amparo à Tecnologia e ao Meio Ambiente, assim, oficializando o reconhecimento dos problemas ambientais em nível estadual. A aceitação desse reconhecimento foi forçada pela reorientação dada, em escala internacional, às prioridades dos novos financiamentos aos países periféricos. Entende-se, então, que, na esfera municipal, o Estado ainda não havia se conscientizado com relação aos problemas ambientais no momento da elaboração do plano, tema que pouco refletiu em sua proposta, considerado a problemática colocada na Conferência.

Além do mais, como se sabe, na região carbonífera, a crise do petróleo naquela década teve efeito inverso ao ocorrido no restante do País e mundialmente. As mineradoras, na época, passavam por um processo de mecanização que já vinha ocorrendo desde o fim da década de 60 por conta do subsídio financeiro dado pelo governo que visava a aumentar a produção carbonífera, onde a destinação de áreas para a proteção poderia trazer incômodos à mineração. Aliado a isso, a crise do petróleo contribuiu para uma grande carga de injeção de capitais. No período, que se estendeu no decorrer dos anos 70, a região mantinha os índices mais elevados de crescimento registrados até então.

Os níveis de crescimento, em geral, também atingiram o País na segunda metade da mesma década. Provavelmente essa conjuntura, que mostra a economia da região apoiada por políticas liberais, contribuiu para ofuscar as questões do meio ambiente, que somente foram reconhecidas como problemas locais ao fim da referida década. As questões ambientais - encontradas no plano de 73 - de modo geral são restritas e pontuais. Apesar de se verificar certa preocupação da proposta, com relação ao rio Criciúma, que propunha a reserva das margens para faixa “Non Aedificandi”, o fato é que, por vias legais, isso não foi garantido. Isso já foi demonstrado anteriormente, visando a enfocar as contradições da regulação urbanística, através da análise feita das leis do Plano de 73 com relação à ocupação das margens e ao zoneamento proposto contíguo a esta faixa. As áreas verdes ou os “Verdes Públicos” propostos pelo plano de 73, bem como as reservadas pelas normas do parcelamento do solo, não garantiram legalmente a sua efetividade. Isso foi visto na apresentação e no estudo referente ao plano em que se apresentou a análise da lei do parcelamento do solo, demonstrando a indefinição dos 20% de reserva de terra loteada quanto ao uso para áreas verdes ou de lazer e áreas para utilidade pública a receber equipamentos urbanos com funções comunitárias.

As áreas verdes, no Plano de 73, foram concebidas dentro de uma visão de urbanismo

modernista de conceitos humanistas que valorizavam e criavam locais para o ócio em contra-ponto à vida agitada da sociedade moderna, visando a atender a uma deficiência real desse tipo de equipamento. Já o enfoque dado às áreas verdes pelo plano Diretor de 84 se concentrava na preservação, haja vista o caráter proposto. No Plano de 84, existiu maior complexidade na maneira de tratar as áreas verdes em geral. Como pôde ser visto, (Mapa 12a, p.110), inicialmente as áreas verdes no Plano de 84 se dividiam basicamente em VL e VV. As áreas caracterizadas como VL (Verde de Lazer) eram tratadas, em sua maioria, como ambientes construído para lazer e recreação, o que praticamente equivalia às funções das áreas verdes (Verdes Públicos), em sua maioria encontradas no Plano anterior de 1973. Basicamente, houve mudança de nomenclatura, constituindo nova denominação. Parte das VL's eram ambientes construídos de lazer que já apareciam no plano de 73. Uma boa quantidade das VL's correspondiam a praças existentes ou tornaram-se praças antes mesmo do Plano de 84. No ano de 1980, foi comemorado o centenário da cidade, fato que trouxe uma série de reurbanizações e implantações de praças.

A preparação para a chegada dos 100 anos veio acompanhada de um vistoso processo de revitalização em espaços públicos, que, além das praças, atingiu um dos principais espaços de integração social da cidade, a praça Nereu Ramos, localizada no centro tradicional ou núcleo central da cidade. Isso se deu com a revitalização do centro, tendo os calçadões para pedestres como novo elemento marcante da cidade. Muitas das áreas verdes (Verdes Públicos), propostas pelo Plano de 73, tornaram-se ocultas na cidade e foram suprimidas no Plano de 84, devido às dificuldade de desapropriação e à falta de recursos. As áreas verdes, que deveriam ser garantidas através da lei de loteamentos lei nº 948, do Plano de 73, em muitos casos, descaracterizaram-se pela ocupação urbana. Isso se referia à fragilidade da regulação urbana em manter essas áreas que, em sua grande maioria, foram permutadas, situação permitida pela legislação de parcelamento do solo do Plano de 73. Já o parcelamento do solo do Plano de 84 era amparado pela lei federal 6766, acontecendo desde 1979. A partir daí, houve um avanço no modo de tratar as áreas verdes, onde a lei federal determinou que 35% da área loteada teria que ser reservada para utilidade pública. A lei municipal detalhou a reserva dessas áreas, exigindo que 10% da área do loteamento deveria ser reservada para utilidade pública e 10% para área verde, totalizando 20% da área loteada, o que faz parte dos 35% exigidos pela lei federal.

As VVs que fazem parte da proposta do Plano de 84, são áreas verdes que visam a obter maior controle sobre as de preservação propriamente ditas. Considerando que têm o intuito de preservar o patrimônio paisagístico natural, como o próprio plano define, essas zonas realmente são os maiores patrimônios num contexto geral da cidade, mostrando-se uma paisagem a ser

protegida. O acelerado crescimento econômico registrado a partir da década de 70 trouxe profundas alterações no ambiente natural do município, comprometido pelos problemas sociais e pelo sistema produtivo que se consolidou. A cidade já convivía com ocupações irregulares, mineração, comprometendo os recursos hídricos em rios e nascentes, e as áreas degradadas, ao ponto de ser raridade a presença de ambientes naturais preservados. Isso, aliado ao fato de esses ambientes, ainda com características naturais, estarem fragilmente sujeitos à pressão urbana, os tornou grandes patrimônios a serem preservados. A idéia de preservação refletiu uma época em que a preocupação com o meio ambiente já estava em evidência e questão ambiental passou a fazer parte das maiores preocupações da sociedade. Nesse momento, os problemas socioambientais já eram admitidos pelos governantes.

Um fato marcante para a região carbonífera ocorreu no dia 25 de setembro de 1980, na cidade de Tubarão, quando o então Presidente da República João Batista de Oliveira Figueredo assinou o Decreto nº 85.206, oficializando a região Sul Catarinense como a 14ª Área Crítica Nacional. Com isso deveriam ser iniciadas as primeiras ações visando a reverter o quadro crítico do meio ambiente da região. O tema meio ambiente foi novamente colocado em pauta ao mundo, em 1983. Após uma década passada da Conferência de Estocolmo, retomou-se a discussão em nível mundial da questão ambiental, visando à conciliação do desenvolvimento e do meio ambiente. Estes temas tornaram-se antagônicos durante a Conferência de Estocolmo, surgindo oposição entre dois grupos (o grupo defensor do “desenvolvimento zero”, contrário ao crescimento econômico e defensor da tese de que somente o descarte do desenvolvimento poderia eliminar os impactos ambientais e evitar uma tragédia ecológica). A fim de mediar esse conflito, em 1983, a Assembléia Geral da ONU indicou a então primeira ministra da Noruega, Gro Harlem Brundtland, para presidir uma comissão encarregada de estudar o tema desenvolvimento e meio ambiente⁸. Surgiu, então, pela primeira vez o conceito de desenvolvimento sustentável⁹.

Em meio a todo esse contexto verificado acima, desenvolvia-se o Plano Diretor de Criciúma que viria a ser aprovado em 1984. A elaboração dele se deu também ao fim de um período chamado milagre sul-brasileiro, que, segundo Santos (1997), ocorreu entre 1975 e 1985.

⁸ Havia um grupo defensor do “desenvolvimento zero” contrário ao crescimento econômico e defensor da tese de que somente o descarte do desenvolvimento poderia eliminar os impactos ambientais e evitar uma tragédia ecológica, proposta que partia dos países industrializados e não aceita pelos países sub-desenvolvidos que defendiam o desenvolvimento a qualquer custo.

⁹ O material produzido a partir deste estudo foi publicado em 1987 pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (CMMAD) da ONU, o qual foi denominado de Nosso futuro comum, tornando-se mais conhecido como Relatório Brundtland, que defendia o crescimento para todos conciliando o desenvolvimento e a preservação do meio ambiente.

Esse período caracterizou-se pelo elevado crescimento da produção da indústria carbonífera, bem como a diversificação da economia em níveis local e regional. Sobre o período, estendeu-se o processo de mecanização da indústria carbonífera, que já vinha efetivamente ocorrendo desde o fim da década de 60 e início de 70, promovendo o desenvolvimento do setor de lavra do carvão. Isso foi possível devido à oferta de investimentos e de financiamentos por parte do governo federal, o qual almejava ampliar o consumo do carvão nacional. Foi um período em que a concentração de riquezas, obtidas principalmente pelos mineradores, pôde ser rebuscada com a inversão do capital em outros setores produtivos. Isso desencadeou o início de um processo de diversificação industrial que partiu da indústria cerâmica, plásticos, metal-mecânica e confecção. O elevado crescimento econômico e a forte expansão urbana vivida entre a década de 70 e 80 trouxeram consigo graves conseqüências de ordem ambiental. Como se percebeu, parte da problemática parecia ter refletido a proposta do Plano de 84, até mesmo porque, a partir de março de 1983, foi criada uma assessoria de meio ambiente, através da lei 1985, com o “objetivo de resgatar a necessária qualidade de vida da população”.

Nesse contexto de discussões e atitudes que vinham e estavam ocorrendo a respeito dos problemas ambientais e o futuro da humanidade, foi possível entender que uma nova consciência estava sendo formada, o que não poderia deixar de ser apresentada em um plano que surgia em meio à nova e repercutida situação. A questão ambiental já fazia parte das maiores preocupações da sociedade. Naquele momento, os problemas socioambientais já eram admitidos pelos governantes, haja vista que, em 1985, também foi aprovada a primeira lei Ambiental Municipal, lei nº 2081, de 5 de setembro de 1985, pois, na época, o município passou a ter direito de legislar sobre suas próprias especificidades.

Em um território marcado pela degradação ambiental, haveria de ser demonstrada a preocupação com a região por parte do poder público municipal e uma das maneiras de fazê-lo. Através do Plano, teve-se como importante proposta a criação das áreas de Patrimônio Paisagístico Natural. A proposta parecia soar como uma resposta à sociedade por parte do Estado, com relação aos problemas ambientais, os quais de fato não foram abordados no Plano Diretor. Os problemas que realmente tocavam como responsabilidades do Estado e da Indústria não eram tratados no plano com o intuito de solucioná-lo, sem quaisquer previsões. Se havia alguma vontade de tratar este problema, isso não foi colocado com clareza, a exemplo das áreas degradadas.

A proposta inicial do Plano Diretor de 84 apresentava os morros Cechinel, Casagrande, morros da localidade de Colonial e Metropolitana (Rio Maina) e formações de Morro Esteves

(Quarta Linha), como Patrimônio Paisagístico Natural, os quais eram denominados como VVs (Mapa 12a, p. 110). O critério de definição dessas zonas seguiu a delimitação de todo o morro em todos os casos. A delimitação dessas áreas era uma forte característica do plano. A área verde do Morro Cechinel, além de estar sendo identificada como VV, que segundo o plano destinava-se a manutenção do equilíbrio ambiental urbano, também estava sendo identificada como área de número 8, que, segundo o plano, enquadrava-se como “Área de Preservação do Patrimônio Paisagístico Natural”; assim, também uma área de Interesse Especial. O parágrafo 1 do artigo 12 da Lei de Parcelamento do Solo, lei nº 2.040 desse plano versava que “Área de Interesse Especial” são as áreas nas quais as entidades competentes tenham interesse especial e competência legal para impor e controlar as normas de uso, ocupação e acesso”. Segundo o discurso do plano, as áreas verdes destinavam-se à manutenção do equilíbrio ambiental urbano, o que se tornava contraditório, pois o plano também declarava a possibilidade de algum tipo de uso que não era especificado, isso também permitiu que, legalmente, essas zonas pudessem sofrer descaracterização com relação à proposta original.

Em 1988, no dia trinta de dezembro, foi aprovada a lei nº 2376 e o fim da gestão do Prefeito José Augusto Hülse. Segundo os textos da própria lei, o objetivo era disciplinar o uso e a ocupação do solo nos morros Cechinel e Casagrande. Com o auxílio da lei e do mapa de Zoneamento de Uso que demonstravam as alterações legais durante a vigência (Mapa 12, p. 109) do Plano de 84, será analisada a proposta das VVs, em particular a localizada no morro Cechinel, a norte do centro da cidade.

A área do morro foi subdividida em PP (Preservação Permanente), PL (Preservação com Uso Limitado e RR (Residencial Restrito), baseada nas curvas de níveis do terreno. O território restante do morro passou, segundo a lei, a receber ocupação urbana com algumas restrições. Nas PLs não se permitia o parcelamento do solo, devendo compreender as áreas acima de 5000m² com declividade entre 30 e 46%, permitindo edificações uni familiares. Nas RR, permitia-se o parcelamento com lotes de até 750m², em locais inferiores a 30% de inclinação e 1500m² e os iguais ou acima de 30% de inclinação, possibilitando, ainda, edificações até 2 pavimentos. edificando iares cade n de 30%\$. extos da propriaava a solo

Verificou-se que a maioria dessa área estava caracterizada como PP (Preservação Permanente), porém uma boa porção definiu-se como PL (Preservação com Uso Limitado e RR (Residencial Restrito). Considerando-se que toda esta área também foi concebida pelo plano como de “Interesse Especial”, destinado a “Preservação do Patrimônio Paisagístico Natural”, somente

parte dela estava sendo 100% protegida pela lei, como área de preservação, e outra parte, que chegava a ocupar quase 50% da área, encontrava-se parcialmente protegida pela lei com preservação limitada e uso residencial restrito, ou seja, quase metade da VV permitia algum tipo de uso. No Plano de 99, os morros passaram a ter a mesma proposta de uso, sendo denominados sobre este as ZEPs 1 e 2 (Zona Especial de Preservação). Os parâmetros foram muito semelhantes aos do Plano de 84, diferidos principalmente pelo sistema de zoneamento. O zoneamento da VV, no Plano de 84, caracterizou o uso em cada fragmento de zona, conforme a característica daquela porção do morro.

O zoneamento de 99 não define quais áreas devem ser ZEP1 ou ZEP2, e sim a consulta prévia que considera e enquadra cada gleba, de acordo com suas características físicas, através de um levantamento planialtimétrico e cadastral, que cabe ser providenciado pelo proprietário ou interessado. O sistema empregado nas zonas VV's, definia exatamente as puramente protegidas e parcialmente protegidas, o que era mais eficiente, porém difícil de identificá-las in loco. O sistema empregado nas ZEPs possibilita e transfere a responsabilidade em definir estas zonas in loco. No entanto, a área do morro fica vulnerável a modificações físicas a partir do momento em que o poder público não possui esse conhecimento.

As áreas por permitirem o uso residencial e as características raras na cidade em contato com a natureza, vista panorâmica privilegiada da cidade, proximidade com a área central, criaram uma forte e boa localização que atraiu a produção imobiliária de loteamentos. Com a intenção de demonstrar ou buscar essa situação para o fim de análise, foi sobreposto o mapa dos loteamentos licenciados ao mapa de zoneamento e de uso do Plano de 84, já com a alteração do morro. Verificou-se o avanço do loteamento Galdina Minato Cechinel sobre a área do morro delimitada como VV. Vale dizer que grande parte das terras do morro eram pertencentes à família Cechinel. Segundo dados do mapa, o loteamento foi aprovado em 1988, a poucos dias da aprovação da lei nº 2376.

Nas condições da proposta inicial do plano, com relação ao morro Cechinel, não havia a possibilidade de legalmente parcelar essa área do loteamento citado. A situação pressupunha uma estreita ligação entre o poder público e o poder privado, haja vista que o proprietário desta gleba era de família influente na cidade. O número excessivo de alterações presentes, no decorrer da vigência do Plano de 84, e a forma como isso se encaminhou, em final de governo municipal, possibilitou imaginar a pressão sobre o poder público para viabilizar esse loteamento, através da alteração das leis das VV's. Ficou claro que, nesse caso, o objetivo principal foi beneficiar a

produção imobiliária. Um outro caso também exemplificou o benefício à produção imobiliária, onde a lei nº 2.812, de dezembro de 1992, tratou de ampliar a Zona Exclusivamente Residencial, a leste da encosta do morro Cechinel, de maneira a reduzir, ainda mais, parte da área de preservação VV.

A preservação plena dos morros era uma das principais características do Plano Diretor de 84 em prol da coletividade. No entanto, o que era entendido como área de caráter de preservação passou a ter muito mais um caráter de uso urbano, haja vista a inversão das funções. A restrição predominante passou a ser as áreas a serem protegidas. O espaço fragmentado não garantiu a vida plena à fauna e à flora existentes no local. O principal referencial, que permitiu atribuir a esse plano a preocupação com o meio ambiente urbano, perdeu força, e esta descaracterização permitiu-nos questionar até que ponto a preservação dos morros poderia nos garantir o equilíbrio entre meio ambiente natural e urbano sem que se tratasse de outras questões que permaneciam distantes de uma visão global do território urbano, em grande parte ocultas e pontualmente tratadas nos planos.

A liberação dessa área ao uso correspondeu à retaliação desse espaço em decorrência da realidade existente e do que estava por vir com os interesses privados. As características de ambiente natural, aliados, a uma série de investimentos, contribuíram para uma cobiçada localização e supervalorização. Em 1988, com a alteração do zoneamento, através da lei nº 2376, e até mesmo durante o período de elaboração do plano, já havia ocupações no morro Cechinel, iniciadas com o hospital São João, de propriedade da família Cechinel, localizado no lado sul da encosta, contíguo ao centro da cidade. A instalação da Vila Olímpica, no alto do morro, atraiu mais investimentos públicos naquela direção, além da pavimentação das vias de acessos pela encosta sul e pela encosta oeste. Esse equipamento público foi construído para os jogos abertos da década de 70, sobre uma porção de terra doada pela família Cechinel. Também de propriedade dessa família já se encontrava, na década de 80, instalada a sede da emissora de televisão Eldorado. Dentro desse contexto o poder público achou interessante regularizar as ocupações, o que incluiu o loteamento Gardina Cechinel.

Os estudos do Programa de Informações Básicas para a Gestão Territorial de Santa Catarina - Uso Recomendado Solo do Município de Criciúma - SC realizados em 1998, se referiam a informações técnicas para o uso do solo no município. Com relação às áreas de proteção ambiental do Plano de 84, este documento chamou atenção ao colocar a importância dessas áreas, afirmando que “para uma cidade com graves problemas ambientais, onde muitas áreas periféricas

encontravam-se, à época, cobertas por rejeitos ou pilhas de carvão, a salvaguarda das áreas verdes remanescentes é de fundamental importância”.

A afirmação demonstrou reconhecimento técnico com relação à importância de preservar certas áreas, além de lembrar o cerne da questão ambiental da região (áreas degradadas) fato ainda exposto nem apresentado na proposta do Plano de 84. A proposta deu enfoque às áreas consideradas patrimônio paisagístico natural, o que é louvável. Enquanto de um lado se expunham, num mapa de zoneamento, os patrimônios naturais “protegidos” e tão vistosos na paisagem urbana, do outro se apresentavam as áreas degradadas e degradando-se, as quais, naquele momento, não eram colocadas claramente como problema urbano. As áreas degradadas ou cobertas de rejeitos ou pilhas de carvão estavam inseridas nas “Áreas de Interesse Especial” do mapa de zoneamento, o que demonstrava certo cuidado do poder público. Porém ainda não eram tratadas como um problema ambiental, tampouco identificadas como tal, pois mesmo os textos da lei faziam referência a essas áreas.

Na década de 80, mais especificamente no período de elaboração do Plano de 84, as mineradoras estavam no auge da produção carbonífera e eram totalmente dependentes dessas áreas para viabilizar a produção. Como se sabe, as carboníferas necessitavam de uma grande quantidade de área para exploração, para depósito de rejeito piritoso e para plantação de eucalipto, a fim de produzir material necessário ao sistema de extração utilizado. Segundo a proposta do plano, as áreas de “Interesse Especial” eram destinadas à “Exploração Mineral e Alteração da Superfície do Solo” ou “Destinadas à Urbanização Específica”.

As áreas destinadas à “Exploração Mineral e à Alteração da Superfície do Solo” sinalizavam e alertavam que o uso do solo se fazia pela atividade exploratória, adequando-o legalmente, segundo o zoneamento, ao meio urbano. Como já visto em capítulos anteriores, essas áreas, a partir da década de 70, passaram a constituir vazios urbanos, tendo contato diretos com a cidade, mais especificamente com as áreas residenciais, o que poderia trazer incômodo a ambas as partes (mineradora e comunidade).

Na época, as associações de moradores estavam ganhando força política, e o desemprego, em ascensão, ou seja, as mineradoras, principais empregadoras, interferiam social e economicamente sobre a vida de parte da população com as demissões. Neste período, também já havia um grande déficit habitacional, incitando as invasões de terras, o que segundo as mineradoras as deixavam vulneráveis. Esse foi um dos fatos que poderiam ter provocado conflitos entre funções sobre o espaço urbano, ou seja, entre a comunidade e as empresas mineradoras.

Sendo assim, a adequação legal da atividade exploratória, por meio do zoneamento, veio a garantir e proteger a atuação das mineradoras. Após o decreto nº 85.206, deu-se início às primeiras ações para reverter o quadro deixado pela indústria carbonífera, com relação às áreas degradadas. Portanto, já no momento da elaboração do Plano de 84, o poder público visualizava a possibilidade de reutilização desses vazios para fins de moradia, o que levou à denominação das áreas “Destinadas à Urbanização Específica”.

A intenção sobre essas áreas, onde também podemos incluir as destinadas à “Estudos Posteriores”, foram indefinidas pelos planos, a não ser o fato de reservá-las à mineração. Os próprios rios, que na época, já se encontravam degradados, não eram expostos como problema ambientais. Praticamente 100% da hidrografia e o lençol freático encontravam-se contaminados pela atividade mineira. Nesse sentido, percebeu-se a omissão dos rios e suas margens nos planos, que não deixaram-se clara a necessidade de obter uma proteção, praticamente imperceptíveis no mapa do plano, não sendo delimitadas as áreas de preservação. A definição dessas áreas de proteção ou “Non Aedificandi” dos rios eram expostas com maior clareza no Plano de 73, que as delimitava como zonas a serem protegidas, exigindo 7 metros, para cada lado no centro da cidade, e 15 nas outras regiões.

No Plano de 84, a delimitação de zona foi suprimida, o que refletiu a consideração da realidade urbana sobre as áreas do rio, tanto na região do centro da cidade, onde a poluição ocorria por esgoto sanitário, quanto nas demais regiões, onde predominava a poluição carbonífera. A proteção destas áreas se fez por leis municipal, estadual e federal, não apontadas no mapa do plano, tampouco lembradas na proposta. Se existiu o interesse por parte do poder público em preservar as áreas dos rios e cursos de água, por que não o expor também no plano com clareza e objetivamente?

Percebeu-se que os problemas mais delicados e complexos não faziam parte da idéia do plano, condicionado a uma realidade contrária à proteção ambiental. Apesar de a sociedade contribuir diretamente na degradação dos rios com as ocupações urbanas inadequadas e a liberação de esgoto sanitário, a degradação do meio ambiente teve os mineradores como principais agentes poluidores do município. O processo produtivo carbonífero, historicamente, vem comprometendo os morros, o solo, as vegetações e os recursos hídricos, fato que demonstrou o envolvimento de grandes poderes político e econômico. A questão, neste momento da explanação, não é a aplicabilidade das leis de proteção, pois isso se torna falho praticamente em todas as áreas que ambientalmente devem ser protegidas, seja no morro Cechinel, no rio Criciúma ou em alguma outra

área a este fim, e sim a maneira parcial como vem sendo tratado o ambiente natural. O fato é que somente certas áreas de proteção foram colocadas no mapa de zoneamento do plano. Os morros apareceram como focos de proteção, a exemplo dos morros Casagrande e Cechinel, enquanto os rios não apareceram, a exemplo do rio Criciúma, como locais a serem protegidos frequentemente interferidos pela ocupação urbana. Isso tornou o poder público municipal conivente com as situações de ilegalidade ocorridas nessas áreas.

Com relação à aplicação das leis ambientais, existiu conflito entre o Código Florestal, e a lei nº 6766, e as leis municipais de parcelamento do solo dos planos de 84 e 99. As leis municipais de parcelamentos, hoje, vêm exigindo cinco metros de faixa “Non Aedificandi” para o rio Criciúma na região do centro da cidade, o que provoca conflito com as demais leis que exigem 15 e 30 metros.

Essa incompatibilidade entre as leis federais (Código de Obras e Lei 6766), dá margem para que as municipais possam adotar parâmetros que operem a favor da produção do espaço urbano sobre os recursos naturais, seja com os rios, com os morros ou vegetações. Dessa forma, o poder público municipal não toma conhecimento dos parâmetros das demais leis, tornando-se mais liberal pelo fato de exigir menos faixa de terra “Non Aedificandi”, o que, no caso do rio Criciúma, atende a uma política local que tem como interesse ampliar os lotes contíguos aos rios, aumentando a capacidade de construir no terreno, apropriando-se das áreas que deveriam ter proteção.

A salvaguarda dessas áreas de rios também é de fundamental importância, porém, se definidas e claramente apresentadas no plano, perpetuará a idéia de proteção e causará conflito entre a lei e a realidade da cidade. Isso também causará conflito político entre o poder público e o privado, o qual pretende manter, construir e reconstruir seus bens imóveis sobre o espaço supervalorizado do centro da cidade que não pode ser inviabilizado pela presença de um rio. Os planos não têm pretensões de recuperar a área de preservação perdida no decorrer da história da ocupação urbana, ao longo do rio Criciúma. Com isso, tenta preservar a realidade da situação de forma a não as tornar ainda mais crítica.

No Plano de 99, mais especificamente na lei do Parcelamento do Solo, há a exigência de cinco metros para cada lado de faixa “Non Aedificandi”, na região do centro, e 15 metros, nas demais regiões, fato que continua promovendo as contradições entre leis municipais e federais. Atualmente, a Prefeitura Municipal em suas consultas de viabilidade e, para a liberação de obras, exige, no mínimo, 30 metros de faixa “Non Aedificandi” ao longo dos rios, atendendo, assim, ao

maior parâmetro estipulado pelo Código Florestal; caso contrário somente com o consentimento do Ministério Público. O início da democratização, a partir da década de 80, vem sendo um período de abertura no leque de atuação do Ministério Público. A lei nº 7.347/85, de Ação Civil Pública, atribuiu a função de defesa dos interesses difusos e coletivos ao MP que, até então, desempenhava basicamente funções criminais, atuando na área cível apenas em ações individuais.

Na Constituição de 1988 foi atribuída ao Ministério Público a defesa do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, adquirindo, assim, novas funções na área cível onde passou a se destacar com o passar dos anos de democracia, em prol do interesse difuso e coletivo, a exemplo da promoção da cidadania, da democracia e da justiça, da moralidade, além dos interesses da sociedade, de uma maneira geral, como as etnias oprimidas, o meio ambiente, o patrimônio público e os direitos humanos. A Constituição de 1988 ainda colocou o Ministério Público na posição de defensor da sociedade contra possíveis abusos do Estado, ou defendeu-o de abusos contra particulares.

Essa instituição pode agir por iniciativa própria, ou pela iniciativa de qualquer cidadão, ao considerar que alguns de seus direitos estão sendo violados. Com isso, vários conflitos e lutas por divergentes interesses têm tido a atuação do Ministério Público. Gradativamente, após a Constituição de 88, questões polêmicas da cidade vêm tendo a participação veemente do Ministério Público. Atualmente, esta instituição vem mediando conflitos entre o Poder Público e o Privado, nas questões referentes aos parâmetros que deverão ser adotados para as faixas “Non Aedificandi”, onde existem as divergências e a luta por mais área a construir por parte dos proprietários de terrenos e por mais local a proteger por parte da prefeitura.

A concepção das áreas verdes, com relação à preservação, proposta no Plano de 84, teve muito mais um caráter discursivo do que propriamente a preservação. Os discursos dos planos vêm propondo uma concepção de áreas a serem criadas, no caso do Plano de 73, e a serem preservadas, no caso do Plano de 84, para o bem comum, ou seja, em benefício da coletividade. No entanto, a própria legalidade urbanística dá margem para que seja descaracterizado o intuito principal dessas áreas, sejam os “Verdes Públicos”, do plano de 73, ou as zonas VVs do plano de 84. O enfoque dado às áreas verdes, nesses planos, demarca características fortes em suas concepções, ocultando a realidade de apropriação de outros elementos da paisagem urbana, tanto pelo fato de não serem esclarecidas nos textos do plano, quanto pela exposição acanhada nos mapas, a exemplo da identificação dos rios e suas faixas de preservação, bem como das áreas degradadas. O discurso apresenta uma intenção completa de preservação destinada à cidade como

um todo, porém os textos da lei não sustentam a idéia. Nesse sentido, os planos diretores procuram na legalidade, beneficiar os agentes da cidade, os imobiliários e os detentores do meio de produção industrial, o que inclui principalmente o setor carbonífero. Como exemplo, cita-se o morro Cechinel, que teve a liberação legal dentro das permissividades das leis Estadual e Federal. Cita-se também o caso do rio Criciúma, onde a lei municipal opera muito mais a favor dos proprietários de imobiliárias, haja vista as indefinições geradas pela incompatibilidade das leis maiores. As indefinições giram em torno de várias divergências entre o Código Florestal, que exige faixa de preservação de 30m, e a lei nº 6766, que exige 15m.

Existe também divergência na própria lei 6766, onde se discute que o município pode legislar dentro de suas especificidades, podendo estipular, em lei municipal, uma faixa menor ou maior que a lei federal. Nesse sentido, percebe-se que os planos vêm adotando sempre parâmetros menores: 5 metros para o centro e 15 para os demais, o que beneficia os interesses privados. Essa é uma questão diminui a credibilidade e a capacidade dos planos de atender o bem comum, e legitimando os interesses privados.

CONCLUSÃO

Neste trabalho, procurou-se reter a história da urbanização da cidade e espacializar este processo sobre o território do município, através de mapas. Com isso, pôde-se ter idéia das formas tomadas pela urbanização, a partir de algumas teorias do processo de transformação e de formação do espaço intra-urbano. Foi possível verificar que a estrutura geral da cidade teve pouca influência do plano diretor, haja vista que, já na década de 70, mais especificamente em 1973, ano de aprovação do Plano de 73 a estruturação da cidade estava praticamente efetivada. O conhecimento da produção do espaço urbano possibilitou relacionar a idéia contida nos planos com a dinâmica da cidade.

No decorrer da análise sobre as propostas dos planos, referentes ao Parcelamento do Solo, ao Zoneamento, ao Uso e Ocupação do Solo, foi possível uma série de conclusões, que serão aqui retomadas e relacionadas a fim de se levantar questões comuns, cabidamente aceitáveis à análise, permitindo uma conclusão geral que dê conta da relação principal dos planos diretores e da produção e reprodução do espaço urbano.

O Plano Diretor de 73 se mostrou com um perfil de plano propriamente dito. Apesar da carga teórica dos conceitos de urbanismo, veio com proposições sobre o espaço urbano, onde se infere a necessidade da ação do Estado sobre esse espaço. Nesse sentido, considerando-se suas idéias como as propostas, o plano prevê um conjunto de ações que se relacionam entre si, a exemplo da avenida Centenário, dos “Verdes Públicos”, das “Áreas para Projetos Especiais”. Nesse sentido, os demais planos passaram a perder as características demonstrando claramente somente o que não deveriam pôr em prova, como o nível de comprometimento do Estado para com as propostas, e o de comprometimento com os interesses dominantes e privados.

O Parcelamento do Solo, no Plano de 73, veio vinculado a uma proposta de controle da expansão urbana através de um dispositivo na lei que permitia a produção de loteamentos e os desmembramentos somente sobre as zonas de expansão urbana, correspondente ao território delimitado pelo zoneamento. Conclui-se, então, que o critério para a delimitação da zona de expansão esteve condicionada ao espaço a ser urbanizado, ou seja, aos loteamentos aprovados e existentes. No entanto, a localização desses parcelamentos ainda tendiam a dar continuidade à forma do tecido urbano que, ainda de modo geral, se utilizava da estrutura urbana que historicamente estava se consolidando. Nesse sentido, a proposta de expansão da cidade estava levando em conta

e tentando preservar e respeitar a estrutura geral da cidade, onde a zona de expansão, ao mesmo tempo em que tenta conter a cidade horizontalmente, delimita um território a urbanizar-se. Isso dá seqüência à lógica de crescimento, que se desenvolveu a partir dos núcleos urbanos. Demarca-se um território que engloba a área já integrada e urbanizada do centro da cidade dos bairros Próspera e Pinheirinho, bem como outros territórios independentes da cidade, dando continuidade à produção urbana em outras localidades e núcleos urbanos na época, separados da área urbana (Centro, Próspera e Pinheirinho), embora já fizessem parte da estrutura socioespacial, priorizando-se, assim, a expansão a partir desses núcleos, delimitando raios de abrangência de 300 metros. Sem querer determinar um molde de expansão urbana, considera-se que o sistema, inferido na proposta de controle de crescimento horizontal da cidade, favorece à estruturação efetiva da cidade, ao contrário, por exemplo, da zona de expansão urbana definida no Plano de 84 e até mesmo a definição dos perímetros urbanos que historicamente delimitaram territórios nada condizentes com a área urbana. Iniciou-se, naquele momento, a tentativa de expandir a cidade ainda sobre a estrutura urbana principal. No entanto, no decorrer da vigência do Plano de 73, parte da produção de loteamentos tendeu a seguir outras lógicas produzidas no espaço intra-urbano, como foi visto no capítulo III. Neste se destacaram, como fundamentais para esse fato, a produção de melhor e nova acessibilidade e aproximação (novos fluxos importantes com a reestruturação urbana entre as décadas de 70 e 80) e a abertura de novas frentes (terras para a atuação do mercado de lotes) aliadas à lógica do mercado imobiliário.

Nesse sentido, o Plano de 73 restringia legalmente a produção de loteamentos, fato que não evitou a transgressão da lei e levou uma grande porção de área já urbanizada mesmo que precariamente (pelo fato de serem somente loteamentos implantados) à ilegalidade. Isso veio a ser revertido com o Plano de 84, que inseriu e abarcou o território à legalidade. No momento da elaboração do Plano de 84, a produção de lotes se fazia em novos territórios menos relacionados à estrutura urbana que, historicamente, se consolidaram. No Plano de 84, também foi utilizado esse dispositivo de controle da expansão urbana com a adoção das zonas de expansão urbanas que, por sua vez, também correspondiam ao território delimitado pela área zoneada. O plano também definia zonas de expansão independentes para as localidades separadas da cidade diretamente delimitadas no zoneamento, a exemplo da Vila São João, ao sul da cidade; São Simão, a norte; Forquilha, a oeste.

Esses dispositivos não obtiveram sucesso, pois foram propostos, porém não aplicados. Até a lei do parcelamento do solo do Plano de 84, o suposto controle de expansão urbana também

tinha como principal delineador as zonas de expansão, o que legalmente era independente do perímetro urbano e sua respectiva lei. Através do histórico de alterações do perímetro urbano sobre a expansão urbana, foi possível percebê-lo como instrumento fundamental para o aumento de arrecadação do município, implicando um exagerado e desproporcional perímetro com relação ao espaço urbano. A produção de lotes vem tendo muito mais relação com a área do perímetro urbano do que propriamente com a zona de expansão, onde a grande área delimitada pelos perímetros permite e prepara antecipadamente uma reserva de mercado imobiliário. O interesse do planejamento urbano em controlar e conter a expansão não corresponde ao do Estado que almeja a arrecadação, optando por um benefício imediatista e comprometedor.

O Zoneamento foi base para se representar o ideário de cidade nos planos diretores, sendo instrumento de apoio para o dispositivo de controle do parcelamento do solo, bem como controle do uso e ocupação do solo.

A proposta de zoneamento foi incrementada no decorrer da história do planejamento, sendo mantida a sua principal característica desde o Plano de 73, sempre com a proposta marcante de fortalecimento dos centros, dos subcentros e dos eixos, através dos incentivos ao uso e ocupação. No entanto, a proposta do Plano de 84 tratou de revisar e reorganizar essas características sobre o território da cidade e condicioná-la à dinâmica urbana e à apropriação do espaço urbano efetivo. A proposta do Plano de 84 se encarregou de prosseguir com a idéia somente sobre setores da cidade já envolvidos ou destinados aos investimentos públicos e/ou privados. Isso determinou a reavaliação dos centros locais, das zonas mistas lineares (avenidas comerciais) e da rede viária principal concebida sobre uma rede viária que não correspondia exatamente a que se configurou entre as décadas de 70 e 80.

Nesse sentido, o Plano de 84 teve o intuito de otimizar a infra-estrutura, incentivando o uso e a ocupação e desenhando os locais de maior investimentos públicos, ao mesmo tempo que definia os locais, onde deveriam ocorrer e/ou já se encontravam os maiores investimentos privados.

No decorrer da vigência do Plano de 73, percebeu-se as descaracterizações legal e ilegal da proposta, fato que demonstrou o descolamento entre os interesses privados e os do Estado na esfera municipal, com relação ao plano. Esse foi o início de uma trajetória em marcha a uma legislação que permitisse uma ligação mais estreita com os diversos interesses da cidade, mesmo que ainda houvesse interesses de uma classe dominante.

No Plano de 73, prevaleceu a proposta de uma cidade ideal dada num período ditatorial e que transformou a cidade em palco da ilegalidade, no que se referia principalmente à

incompatibilidade entre o uso e a ocupação propostos e o uso efetivo, o que, conseqüentemente, caracterizou a transgressão da lei urbanística pelo modo de produção e de reprodução do espaço urbano. Com Isso, pôde-se constatar o importante papel do Plano de 84 na adequação do uso do solo proposto com relação ao uso do solo praticado no território da cidade ou do município, implicando a retaliação do zoneamento, com um conseqüente aparecimento de novas classificações de zonas que representavam usos e ocupações existentes, ou que estavam destinadas a ocorrer, não consideradas no plano anterior. Tomam-se, como exemplos, a delimitação e a destinação de áreas vazias como áreas mineiradas ou a minerar, de rejeitos de mineração, os morros, dentre outras que passaram a ser demonstradas no plano.

Ao contrário da uniformidade proposta do Plano de 73, começaram a aparecer as diferenças do espaço urbano refletidas no zoneamento do Plano de 84. A definição das zonas mistas, unidas aos índices mais elevados no centro, nos subcentros e nos corredores de serviços sobre os principais eixos viários, bem como a delimitação das zonas “Destinadas à Urbanização Específica”, à “Exploração Mineral e à alteração da Superfície do Solo”, a “Preservação do Patrimônio Paisagístico Natural (VVs), as zonas destinadas ao uso “Exclusivamente Residencial”, dentre outras zonas, refletem diferenças sobre o espaço urbano e em geral, demarcaram os territórios de maiores interesses, predominantemente os dos capitais industrial e imobiliário. Refletindo a evolução do zoneamento, pode-se perceber o nível de interesse sobre o território da cidade ou até mesmo do município, principalmente ao observar-se como essas zonas supracitadas continuaram ou passaram a ser tratadas no Plano de 99.

As zonas mistas se mantiveram nos centros, subcentros ou nos principais e novos eixos viários, até mesmo porque os objetivos dos planos anteriores não foram alcançados com relação aos usos propostos, mas se mantêm como uma grande reserva para o mercado mobiliário, que continua altamente interessado também sobre essas zonas. As zonas “Destinadas à Urbanização Específica” e a “Exploração Mineral e alteração da Superfície do Solo”, a partir do momento em que se tornaram áreas de desinteresse das mineradoras, passaram a ser definidas com um pouco mais de objetividade, sendo admitida a precária situação, transformadas em Zona ADL- Áreas Degradadas Específicas para Lazer ou em DEG -Área Degradada Imprópria para Lazer. As áreas de “Preservação do Patrimônio Paisagístico Natural (VVs), que foram transformadas em ZEP’s, tornaram as áreas de morros mais vulneráveis a modificações físicas, segundo análise, haja vista que os parâmetros de ocupação dessas áreas dependiam exclusivamente de informações técnicas do terrenos. Isso ocorria através de levantamentos planialtimétrico cadastral que obrigatoriamente

devem ser providenciados pelos proprietários interessados na viabilidade dessas áreas. Com isso, considera-se que a informação e a situação física dos morros estão nas mãos dos proprietários, o que continua favorecendo os interesses privados. Foi visto, ainda, nesta análise, no Capítulo IV, a subdivisão das VVs dos morros Cechinel e Casagrande. Isso permitiu e legalizou o uso e a ocupação urbana, episódio principal que veio a favorecer os interesses privados sobre esses territórios. A zona “Exclusivamente Residencial” do Plano de 84 foi suprimida no Plano de 99, o qual se encarregou de transferir tal exclusividade aos condomínios residenciais fechados, que, predominantemente, vêm sendo implantados nas antigas áreas “Sujeitas a Estudos Posteriores” e nas zonas mistas envolvidas por uma boa infra-estrutura, acessibilidade e ambientação que deram conta de constituir localizações favoráveis a esse uso.

Na evolução do zoneamento, aqui demonstrada, verifica-se a demarcação de diferentes territórios em função dos diferentes objetivos que, predominantemente, estão relacionados aos interesses de uma classe dominante, haja vista que, no decorrer das análises, foi possível perceber quase que exclusivamente o envolvimento dos capitais industrial e imobiliário. Estes representaram os poderes político e econômico, que mantêm estreita ligação com o Estado, interferindo na eficácia do planejamento urbano. O Plano de 84 colocou a legislação urbana estreitamente relacionada aos interesses privados, principalmente aos da classe dominante que tem o próprio Estado como o principal interlocutor de seus interesses.

Nesse sentido o Plano de 73 apresentava alguns pontos em desacordo com essa lógica que foi empregada no decorrer de sua vigência pela inobservância de sua proposta, o que veio sendo feito por vias ilegais com o não-cumprimento dos parâmetros de uso e ocupação propostos, bem como por vias legais, onde pode ser citada a elevação desses parâmetros no centro da cidade já na aprovação da câmara de vereadores e também pela inobservância de pontos marcantes da proposta desse plano que poderiam vir a beneficiar a cidade como um todo. No decorrer da história dos planos diretores, principalmente a partir do lançamento do Plano de 73, houve uma tendência em demonstrar somente o que não deveria pôr, à prova, o nível de comprometimento do Estado para com as propostas dos planos em detrimento do bem coletivo, bem como o seu nível de comprometimento com os interesses individuais. Isso foi uma maneira de ocultar a estreita relação entre os poderes público e privado e a incapacidade das administrações reservarem investimentos ao bem comum, foi um processo que pôde ser sentido no capítulo III, onde se observou que as propostas, colocadas objetivamente e dependentes exclusivamente da ação do Estado, foram gradativamente suprimidas, fato que inicialmente pôde ser verificado com os casos de

descaracterização (inobservância) das áreas públicas (Verdes Públicos e Áreas Para Projetos Especiais). Também foi observado que as propostas com relação a essas áreas eram indefinidas e colocadas sem amarrá-las legalmente. Nessa mesma análise, questionou-se o fato de somente algumas propostas serem aplicadas, a exemplo da avenida Centenário e do parque Centenário, haja vista que as propostas de várias avenidas e diversos espaços públicos não se concretizaram. Isso tem mais relação com os interesses privados, sobretudo os da classe dominante, que normalmente está representada no poder público, do que propriamente com o interesse público, que supostamente deveria estar presente nos planos.

A lógica em colocar a legislação urbana estreitamente relacionada aos interesses privados também pôde ser observada na falta de objetividade e imparcialidade das propostas dos planos seguintes. O perfil do zoneamento do Plano de 84 passou a refletir, até certo ponto, a heterogeneidade no espaço urbano, implicando novas classes de usos correspondentes às zonas citadas anteriormente, que passaram a revelar os territórios de interesses. Toma-se novamente, como exemplo, a demarcação das áreas de mineração “Exploração Mineral e a alteração da Superfície do Solo” (por sinal com propósitos bem objetivos), bem como as zonas “Destinadas à Urbanização Específica” e Destinadas a Estudos Posteriores (ambas com propostas definidas subjetivamente nos textos das leis e no mapa do plano) e também as áreas de Patrimônio Paisagístico Natural. Estas, ao mesmo tempo em que eram definidas como propostas, também apresentavam brechas na lei que possibilitava a descaracterização do intuito inicial das áreas verdes. Essa foi uma maneira de propor à coletividade, sem ter obrigação legal de executar, idéias parcialmente colocadas que garantiam os interesses individuais e, ao mesmo tempo, um discurso para o bem comum, neste caso representado pelas diretrizes e os objetivos do plano. Em verdade concluiu-se que as diretrizes e os objetivos, em particular dos planos de 84 e de 99 representavam o pensamento e a intenção real dos técnicos locais comprometidos com o planejamento urbano em benefício comum. Todavia pela incapacidade de ser operacionalizada por falta de uma política urbana favorável, traiu o interesse comum, não passando de um discurso.

O Plano de 73 foi um marco importante na história da legislação urbana da cidade, no que se referia à conquista de uma regulação da produção do espaço, seja de loteamentos ou imobiliária, principalmente por ser um momento apropriado ao crescimento desmesurado da cidade horizontal e verticalmente. Com isso, o plano veio a impor limites, em particular às edificações, que se multiplicavam na região do centro da cidade. Esse plano tinha como importante aliado na idealização de cidade o zoneamento que definia as características fortes e marcantes de um conceito

teórico, a exemplo do centro, dos subcentros, das áreas residencial e industrial e do aproveitamento da infra-estrutura, o que inclui as rodovias que, em alguns casos, ainda eram suposições, haja vista a inexistência de algumas vias propostas como eixos. Apesar dessa carga teórica, verificaram-se propostas pertinentes que levaram em conta a situação real da cidade, como, por exemplo, as avenidas, pela má circulação, os “Verdes Públicos” e “Áreas para Projetos Especiais”, pela carência de espaços públicos, onde também se inseria a questão da garantia desse tipo de espaço na lei de loteamentos.

Nesse sentido, considera-se, dentro das abordagens feitas, que existe um conjunto de ações que se relacionam entre si, demonstrado graficamente nos mapas do plano, através de uma diretriz geral da cidade. Ao mesmo tempo, sabe-se que as abordagens não tratavam dos problemas da cidade plenamente e, apesar de haver grande relação da proposta com problemas da cidade, a maioria das problemáticas não foram abordadas, a exemplo das questões ambientais, habitacionais e da infra-estrutura em geral. Isso esclarece a posição centralizadora do Estado, que impôs uma bela diretriz a uma cidade parcialmente conhecida ou omitida. Contudo esta característica de conjunto ou de propor uma diretriz geral, que claramente foi colocada no Plano de 73, como proposta teórica, mas fundamentalmente importante como proposta aplicável a uma realidade urbanística, não foi assimilada nos planos sucessores porque, mesmo que ainda insuficientemente, o Plano de 84 passou a expor os diferentes interesses sobre o espaço urbano. Isso dificultou abranger a problemática urbana, quando o conflito de interesses obedece à lei do mais forte. No entanto, a partir da elaboração do Plano de 84, os problemas urbanos começaram a ser expostos direta ou indiretamente.

Considerou-se, então, que também iniciou-se um período de transição do planejamento urbano, onde a cidade deixou de ser tratada conjuntamente e resolvida pontual ou individualmente, mesmo que imprecisamente e, ainda, como discurso passou a tratar de novas questões urbanas que não estavam inseridas na proposta do plano anterior. Até o momento está prevalecendo o atendimento aos interesses dominantes que demandam de uma classe dominante. Isso permite dizer que o plano, historicamente no caso de Criciúma, vem se moldando aos interesses da cidade, demarcando o território de domínio, propondo diretrizes não-condizentes com o produto acabado, ou seja, não condizentes com a atual realidade urbana, pois, conforme afirma Villaça:

“Deslocando-se da realidade e adquirindo autonomia, as idéias contidas nos planos passam a ser portadoras da ideologia dominante sobre os problemas que atingem a maiorias urbanas” (p. 222).

Isso possibilita entender, no caso de Criciúma, como “o planejamento urbano no Brasil tem sido fundamentalmente discurso, cumprindo missão ideológica de ocultar os problemas das maiorias urbanas”, segundo Villaça.

Por outro lado o Plano de 84 se deu num momento de redemocratização, onde se percebeu o início de uma preparação para um novo modo de planejar, a partir do momento em que os interesses começaram a aflorar. A essa preparação também se atribui uma evolução nos levantamentos, estudos e diagnóstico técnicos para o conhecimento da realidade, mesmo que a técnica trate de conhecer as realidades da cidade e, limitadamente, da sociedade. Com isso nos planos diretores de Criciúma nota-se a presença dos fatores tecnicista, idealista e omissivo, que segundo Oliveira (*apud* FARIA *et al*, 2006) vem restringindo o potencial de transformação do planejamento urbano no Brasil.

Portanto, considera-se que os planos diretores vêm evoluindo paralelamente com o movimento pela reforma urbana, o que fica mais claro durante a vigência do atual plano (Plano de 99). Este, além de ter dado maior abertura à produção imobiliária, por outro lado já deu início a adequação da política urbana local ao Estatuto da Cidade.

Neste plano encontram-se alguns aspectos do estatuto a exemplo, da inserção da ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) na lei urbanística, do uso do Imposto progressivo. Nesta vigência, se compararmos as dos planos anteriores, a problemática da sociedade começou a ser exposta com maior clareza e, atualmente, durante a revisão do plano já se percebem sinais de uma maior representatividade política e dos diferentes interesses “assumidos”. Isso é resultado do uso, ainda de forma incipiente, de um dos instrumentos fundamentais da gestão democrática da cidade pregada pelo Estatuto da Cidade, mas que na verdade corresponde a uma iniciativa institucional, onde o setor de planejamento urbano (CODEPLA) visou atender a uma imposição do governo federal. A participação popular nunca foi priorizada pelas administrações públicas, limitando-se basicamente a abertura a participação de técnicos da cidade na elaboração do Plano de 84 e a reuniões que pretendiam apresentar as idéias para a comunidade e não discuti-las, durante a elaboração do Plano de 99.

Ao longo dos anos, os movimentos sociais continuam sendo desarticulados. A consciência popular ainda deve progredir, assim como sua organização (participação), pois o Plano Diretor não terá a capacidade de intervir no desenvolvimento urbano pleno. Para isso, está-se apostando no Estatuto da Cidade como forma de operacionalizar a proposta dos planos com uma série de instrumentos de combate à especulação imobiliária, á supervalorização da terra, à má distribuição

dos investimentos e à infra-estrutura, em direção à consecução do bem estar social pleno. O plano terá função real se nele constar os verdadeiros problemas, onde atuar em cada local e o fazer, ou seja, em que ponto ou aspecto expostos nos planos deverão ser usados este ou aquele instrumento, devendo o plano ser contendor de onde e como agir para melhorar a sociedade como um todo, sendo o definidor de uma nova territorialidade condizente com um espaço democrático.

Todavia isso de nada vale, se não houver a participação ativa e efetiva das diferentes classes e grupos sociais na causa urbana, o que implica uma jornada de confrontos políticos e transparência de ideais, que deverão estar pactuados no Plano Diretor. Eis os grandes desafios a serem definidos: quando, como e onde se criarem os mecanismos com os instrumentos de operacionalização das idéias dos planos, sem desvirtuar uma proposta que atenda aos interesses de todos. Nesse sentido, queira ou não (sem cair no determinismo tecnológico), a figura do técnico torna-se novamente importante na construção histórica do planejamento urbano no Brasil, pois é o principal articulador entre o poder público e a população, além de ter uma renovação em sua função técnica, que, no decorrer dos anos, veio sendo limitada e condicionada principalmente pelos interesses do capital.

No caso de Criciúma, os técnicos da prefeitura conduzem o atual processo participativo de revisão do plano diretor de 99, os quais estão atuando diretamente como representantes do poder público na função mediadora dos conflitos sociais e embates políticos. O papel histórico dos profissionais envolvidos com um pensamento tecnicista esta pondo em dúvida a responsabilidade técnica dos profissionais, que tem como desafio conciliar a técnica e a política, sem privilegiar interesses, permitindo uma cidade para todos e um desenvolvimento urbano pleno. Com relação a uma nova função dos técnicos Villaça afirma: “O diagnóstico técnico servirá, isto sim, e sempre a posteriori (ao contrário do tradicional), para dimensionar, escalonar ou viabilizar as propostas, que são políticas; nunca para revelar os problemas” (p. 236).

Cabe aos técnicos readequar a sua função e conquistar um espaço na sociedade, o que requer um melhor entendimento sobre a realidade urbana no Brasil, oculta na formação dos profissionais e, em particular, dos urbanistas. Essa conquista também requer a fácil comunicação entre esses técnicos e a sociedade, sobretudo as população menos instruída, o que necessita de uma linguagem clara na transmissão do conhecimento técnico.

A participação deverá ter uma representatividade da sociedade que terá o papel importante de moldar o plano, conforme os problemas por ela apresentados, ou, ainda, conforme a cidade pretendida. Deverá, pois, haver um equilíbrio e um comprometimento mútuo entre

participação e técnica.

Os limites desta pesquisa foram determinados principalmente por algumas dificuldades encontradas que aparecem quando se trata de um assunto de grande abrangência. Procurou-se e acredita-se ter chegado a uma conclusão central, ainda que alguns aspectos estejam abertos para serem tratados com maior profundidade, a exemplo da questão da ideologia, dos condomínios residenciais, entre outros. Considera-se que foi apresentado o início de um estudo que possa subsidiar futuras pesquisas que venham a preencher as lacunas ainda deixadas pelos questionamentos apresentados no início deste trabalho, relativos ao papel dos planos diretores na cidade de Criciúma. Espera-se que as respostas não alcançada sirvam para incitar novas pesquisas, mais detalhadas e aprofundadas. Para isso este trabalho disponibiliza um material recuperado e organizado que compreende um banco de dados que até então inexistia e um conjunto de análises do espaço urbano e dos Planos diretores que poderá servir como base de informações para novos estudos.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. Sustainability and Territory. In: _____. **International Seminar on “Sustainability as a Concept for Social Sciences”**. Frankfurt: ISOE/UNESCO, 1996.
- AZEVEDO, Sergio de. Planejamento, cidades e democracia: reflexões sobre o papel dos governos locais nos anos 90. In: DINIZ, Eli; LOPES, José S. L. **Capítulo**. Cidade: Editora, ano.
- BALTHAZAR, L.F. **Criciúma: memória e vida urbana**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2001. (Dissertação Mestrado em Geografia).
- BOFF, Leonardo. **Ética da vida**. Brasília: Letra Viva, 2000.
- BONDUKI, Nabil. **Habitat: as práticas bem-sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 1996.
- BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX**. 1. ed. São Paulo: Atlas, 1974.
- CARNOY, Martin. **Estado e teoria política**. Cidade: editora, ano.
- CASTELLS, Manoel. **La Cuestion Urbana**. México, Siglo Veinteuno, 1977.
- COSTA, Marli de Oliveira. **“Artes de Viver”: Recriando e Reinventando Espaços-Memórias das Famílias da Vila Operária Mineira Próspera-Criciúma (1945-1961)**. (Tese de Mestrado). Florianópolis, Universidade de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, 1999.
- CHAUÍ, Marilena. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli. **O Processo de Urbanização no Brasil/ Csaba Deák, Sueli Ramos Schiffer (organizadores)- 1. ed. 1. reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.**
- FELDMAN, Sarah. **Planejamento e zoneamento. São Paulo - 1947-1972**. São Paulo: USP/ FAPESP, 2005.
- FERRARI, Célson. **Curso de Planejamento Municipal Integrado: Urbanismo**. São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1979.
- FERREIRA, Joaquim V.: **Azambuja e Urussanga**. Niterói: Oficinas Gráficas do Diário Oficial, 1939.
- FILHO, Alcides Goularti. **Memória e Cultura do Carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.
- GAIDZINSKI, Areti M. H.; CARMINATI, Fábila L. L. **Metodologia do trabalho científico: coleção estudos**. 2. ed. Criciúma: UNESC, 1997.
- GONÇALVES, Teresinha Maria *et al.* **Degradação sócio-ambiental urbana e políticas públicas: programa interdisciplinar de pesquisa**. Curitiba: UFPR, 2000.

GONÇALVES, Teresinha Maria. **A produção da cidade**. Cidade: Editora, ano.

_____. **O processo de apropriação do espaço através dos modos de morar e habitar o lugar**: uma abordagem psico-sócio-ambiental do bairro Renascer/Mina Quatro de Criciúma-SC. Curitiba: UFPR, 2002. (Tese de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento).

GONDIM, Linda. **Plano diretor e o município**: novos tempos, novas práticas. 1. ed. Cidade: editora, 1991.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo, HUCITEC, 1980.

_____. **Condição Pós-Moderna**. 2 ed. São Paulo, Edições Loyola, 1993.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In: **O espaço da cidade**: uma contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto Editores Associados, 2005.

KREBS, Antônio Silvino Jornada e NOSSE, Eduardo de Oliveira. **PROGRAMA DE INFORMAÇÕES BÁSICAS PARA A GESTÃO TERRITORIAL DE SANTA CATARINA-PROGESC-Use Recomendado do Solo Do Município de Criciúma-SC**, 1998.

LE CORBUSIER. Planejamento Urbano. São Paulo, Editora Perspectiva, 2ª edição, 1971.

LEFEBVRE, Henry. **Direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

_____. **Revolução Urbana**. São Paulo: Editora Moraes, 1980.

LOJKINE, Jean. **O Estado Capitalista e a Questão Urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 1981.

LUCENA, Liliâne Monfardini Fernandes de. **Laguna: de Ontem a Hoje-Espaços Públicos e Vida Urbana**. (Tese de Mestrado em Geografia). Florianópolis: UFSC, 1998.

MARX, Karl. **O Capital**. Volume I, II. São Paulo: Martins Fontes, 1859.

_____. **O Capital**. Volume I, II. São Paulo: Martins Fontes, 1890.

MATTOS, Jacinto a. de: **Colonização do Estado de Santa Catarina (Dados históricos e estatísticos)**, Secretaria Geral do Estado, Florianópolis, 1917, in: FERREIRA, 1939:97.

NASCIMENTO, Dorval do. **As curvas do trem**: A presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880-1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma: UNESC, 2004.

NYGAARD, Paul Dieter. **Planos Diretores de Cidades**: discutindo sua base doutrinária/Paul Dieter Nygaard.- Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2005.

OLIVEIRA, Francisco de. **O Estado e o Urbano**. Revista Espaço e Debate. N 6, São Paulo, 1986.

PARCERIA 21, Relatório Produzido pelo Consórcio. Instituto Brasileiro de Administração Municipal – (IBAM), Instituto Social de Estudo da Religião-(ISER) e Rede de Desenvolvimento Humano- (REDEH). **Cidades sustentáveis**. Cidade: editora, ano.

- PRADI, Reginaldo (Org.). **O Brasil no rastro da crise**. São Paulo: ANPOCS, IPEA, HUCITEC, 1994.
- RODRIGUES, Tatiana. J. M. Memória. **Jornal da Manhã**, Criciúma, 30 mar, 1998, p. 98.
- RIBEIRO, Luiz Cezar de Queiroz (org). **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana**. O Futuro das Cidades Brasileiras nas Crises. Editora Civilização Brasileira. Rio de Janeiro, 1984.
- RIZZO, Paulo Marcos Borges. **Do Urbanismo ao Planejamento Urbano: Utopia e ideologia**. Caso de Florianópolis – 1950 a 1990. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano. UFSC, 1993.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- SANTOS, Milton. **Espaço e método**. Cidade: Editora, ano.
- _____. **A Urbanização Brasileira**. Ed. Hucitec, 1993.
- _____. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel. 1997
- SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**, Brasiliense, São Paulo, 9 edição, 1983.
- SOLÁ- MORALES, Manuel. **Las Formas de Crecimiento Urbano**. Edicions UPC, Barcelona, 1997.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: um intervenção crítica aos planejamentos e à gestão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- SUGAI, Maria Inez; VILLAÇA, Flavio. **As intervenções viárias e as transformações do espaço urbano. Avia de contorno norte-Ilha**. Dissertação (Mestrado) Universidade de São Paulo Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.. 1994.
- TEIXEIRA, José Paulo; SILVA, Jorge E. **O Futuro da Cidade: A discussão pública do Plano Diretor/ José Paulo Teixeira, Jorge E. Silva, organizadores**. Florianópolis. Instituto Cidade Futura, 1999.
- TEIXEIRA, J. P. **Os donos da cidade: poder e imaginário das elites em Criciúma**. (Tese de Mestrado).Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Mestrado em Sociologia Política, 1995.
- TSIOMIS, Yannis. **O meio ambiente e a questão urbana**. Anete Goldberg (Trad.). Curitiba: Editora da UFPR, 1994.
- VALENÇA, Márcio M. The clousure of the Brazilian Housing Bank and Beyond, **Urban Studies**, v. 36, n. 10, p. 1747-1768, 1999.
- VIEIRA, Jorge Luiz. **O Projeto Nova Próspera e Mina 4 na configuração espacial da Grande Próspera- Crciciúma/SC**. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2001. (Dissertação Mestrado em Geografia).
- VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.
- _____. **As Ilusões do Plano Diretor**. São Paulo, 2005.

ANEXOS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
UNIVERSIDADE
FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE
(MESTRADO)

Entrevista I

Data: 14/ 07/ 08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteta Tânia Barcelos

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Como você define o Plano de 1984? Qual a principal diferença com relação ao de 1973? E o principal ganho à cidade? Qual a diferença no tratamento dado as áreas verdes no plano de 1984 com relação ao de 1973?

Resposta - É um plano que previa. Ele não tinha essa moda da sustentabilidade. Mas foi um plano preocupado em fazer a cidade se desenvolver, verticalizar com a sustentabilidade, porque ele tinha a preocupação com relação aos usos, definia muito e separava bem os usos.

Era um plano aplicável, de fácil entendimento, muito objetivo. Ele dava os benefícios limitados, não tanto, os de hoje tem muito prêmio. O plano de hoje premia muito e este não. Ele estava mais no meio termo entre o que o povo queria e entre o que construtor queria. O de noventa e nove foi muito voltado para o construtor, muito incentivo a construir. Na época, havia certa pressão dos construtores até mesmo no sentido de liberar projetos não condizentes com o que previa o plano. Mas isso tudo é histórico, porque em 84, pelo que eu me lembre a BBS era a construtora forte do setor imobiliário que mandava. Hoje nos temos 3,4 fortes. Na época havia ainda a CORBETA, a ETERNA. Tinha pressão do capital, é claro mais não era tanto. De 73 até 84 tinha muito isso de aprovar projetos inadequados ao plano, a gente vê o Lúcio Cavalier que foi aprovado fora do que está no plano de 73, eles tinham uma liberdade para alterar o número de pavimentos tanto o construtor quanto as autoridades. Se houvesse o consenso entre ambas partes, era feito.

O plano de 84 mais que o de 73, veio para dar e estabelecer estas regras já percebendo que o capital imobiliário estava ganhando força e ia ficar à mercê das combinações. Eu acho o plano de 84 bom em quase todos aspectos.

O Plano Massa foi um plano específico para a Avenida Centenário na época nos tínhamos o assessor técnico Navarro, de Curitiba. Este plano teve como inspiração o Plano Massa, de Curitiba. A intenção era uniformizar ou dar uma cara nova pra Avenida Centenário afim de permitir o bem-estar do pedestre. Com a infra-estrutura toda que tem ela nunca foi bem utilizada. Ele definia parâmetros construtivos para o pavimento térreo até a altura de 5,5m. Era exigido além do passeio, a galeria, e vários parâmetros como dimensões de pilares e floreiras.

Na época nós, enquanto técnicos da prefeitura, questionamos quanto ao trecho, que seria implantado entre o Pinheirinho e São Cristóvão, o que nos parecia muito longo, onde surgiriam muitas condicionantes físicas que não permitiriam a sua aplicação.

A intenção foi boa, mas eu acho que deveria ser mais limitado à região do centro. No fim, foi um fracasso, não teve um arquiteto que tenha sido contratado para propor um bom projeto de edifício.

Em termos de projetos aconteceram os das piores espécies no que se refere à estética. A idéia era de ampliar a calçada com a galeria prevendo que ali realmente fosse um corredor de serviços e que ia ter muita circulação tanto de carro quanto de pedestre. Na verdade, o maior fluxo de pedestre se fazia mais na região central.

Pergunta - Qual o zoneamento anterior da zona RE no Bairro Próspera?

Resposta - Anteriormente era Área de Verde, Vegetação. Aí a gente ia dar a consulta prévia e o loteamento ficava dentro da área verde, vegetação onde não podia parcelar, e foi feito para poder aprovar o loteamento. Só permitia casos isolados. Foi colocado RE porque não se queria permitir muitos usos no morro e por isso a zona RE que era uma zona que restringia mais o uso.

Isso aqui não está implantado, tem muito pouco uso o uso se restringe muito à faixa e aqui para traz a pressão é de mudar de residencial para comercial porque os donos de comércio aqui estão querendo comprar terrenos dos fundos pra ampliar os seus negócios. Tem pressão, sabe?

Neste local, não tem muito a procura pra construir tem muito pouco caso. A faixa que permite uso mais diversificados com comércio com edificações mais altas junto a área residencial desta região do loteamento da família Dal Pont é um exemplo que geram os conflitos. Porque o terreno que faz frente para a rua desta faixa de uso faz fundo para os terrenos do loteamento.

Os moradores não aceitam este usos que estão acontecendo. Estes conflitos nesta região vem sendo sentido mais agora com durante a vigência do plano até mesmo porque o uso nesta faixa se caracterizava pelas casas de moradia que com tempo deixaram de ser residência pra ser outro tipo de comércio.

A região do Bairro Michel era tudo RE e uma parte RP e um bairro bem característico e no plano de 99 não foi respeitado. Não houve a preocupação com esta característica o eixo era somente a Joaquim Nabuco mesmo no máximo a alteração deveria ocorrer entre a esta rua e a Desembargador Pedro Silva.

O que era RE tinha que ter continuado. Mina Brasil Lote 6 hoje ainda é isso. O São Cristóvão que tem uma parte como RP, nunca teve esta característica, sempre com casas de moradias. Com o Loteamento do José Mezari é que começou a surgir os comércios. As zonas com característica de uso residencial exclusiva se alteraram mais junto ao centro onde ouve a sua expansão, as outras não.

As alterações aconteciam mais por pressão. A gente via que o bairro não se desenvolvia tudo que se queria fazer no local não era possível, ai a gente fazia um estudo. Havia muita procura. Muita procura de querer implantar serviços ou comércios que não eram compatíveis com a zona de uso. As pessoas vinham reivindicar pessoalmente e nos tirávamos esta leitura por esta experiência vivida no dia-dia. Acontecia ou por pressão econômica ou por pressão da comunidade.

Pergunta - Como está sendo tratada a questão da faixa “Non Aedificandi do Rio Criciúma?

Resposta - A lei do código federal exigia 30 metros em 80 e tantos teve reformulação

A lei de parcelamento 6766 define como 15 no urbano tem jurista que entende que vale como 15 “non aedificandi” promotora do meio ambiente. O zoneamento de 84 não destaca a proteção do rio, não dão importância. A mineração tu vê algum plano nosso ter falado da mineração das áreas degradadas? Não coloca o q o promotor falou pq da conflito e tu não pode colocar o que tu acha, o que é em desacordo com a lei maior, então tem que definir cada caso, o q ele aqui em criciúma definiu no rio criciúma com 15 metros só ao longo do rio criciúma qualquer outro rio não, ai tem q ser a lei federal. Esta portaria de entendimento o promotor tem. Ele vistoriou todo ao longo do rio criciúma e analisou todos os casos e hj o entendimento dele é que da pra fazer todo o urbano ocupado com 15 metros.

Nós temos no plano de 99 na lei do parcelamento que diz q ate no trecho da Henrique Lage tem que deixar 5 metros nas áreas urbanizadas e consolidadas . Ele disse que nesse plano novo não é pra colocar. Tem entendimento também que o município pode, na própria lei do código florestal,

que o município pode legislar no seu solo a questão urbana, o desenvolvimento urbano. todo o município tem uma hierarquia de rio, nem todo rio. Mas o município nunca pode legislar menor do que a lei maior e o município de Criciúma tomou essa decisão de legislar menor.

Até 2002 agente aprovou assim a 5 metros do rio ali no centro, o Catarina Gaidizinski. O Energia era outro caso porque o rio em sua maior parte estava tapado, tinha só um pedacinho aberto, onde recuou 15m, esse entendimento agente tinha enquanto era branda a fiscalização por parte do ministério publico, de 5 a 6 anos pra ca agente nunca teve essa fiscalização tão acirrada do meio ambiente na questão do rio e com tanto entendimento da população toda também, o poder publico agia muito por conta dele e por conta do que acontecia do rio também, os próprios engenheiros agrimensores daqui que projetavam parcelamentos em outras cidades maiores eles já vinham avisando quando a essa questão da proteção dessas faixas, eles diziam que tinha que reportar a lei federal florestal.

Desde 1989, quando eu trabalhava aqui, essa questão do rio não tinha no plano, e o que era entendido: esse 5 metros já vinha antes do parcelamento. Porque segundo a Secretaria de Obras era o tanto que precisava para uma maquina entrar para fazer manutenção de limpeza no rio, que colocava essa faixa na verdade como faixa de domínio somente. Tudo que era liberado principalmente na área urbana que era onde tinha procura era em função do 5 daí agente encaminhava para a secretaria de obras, que dava direcionamento e agente fazia essa liberação.

Hoje, o 5 não tem mais, hoje qualquer curso d'água agente da 30 metros, o 15 é desse ano em função do promotor Luciano do MP estadual. Ali na Venceslau Brás no prédio da Dashaus, esta obra foi feita a 15 metros do rio. A liberação foi com 30 metros, o proprietário entrou na justiça e a justiça la em Florianópolis julgou e deu pra ele ganho de causa no 15m, alegando e que naquele local ele já não estaria danificando o meio ambiente, lembrando todas essa ressalvas que o código florestal fazia de preservação da mata ciliar. No energia foi pedida 5 na parte tapada e 15 na parte aberta.

Nessa obra da Henrique Lage, do seu Osvaldo Quinto e construiu no 30 e ganhou na justiça pra construir no 15, mesmo assim o promotor Luciano chamou o proprietário...qual é a consideração aqui do promotor, a lei federal diz que é 30, mas ele libera no 15 e deixa construir nos outros 15, só que aquela área ocupada no 15 é cobrado como contra partida, onde o proprietário deu um carro pra policia ambiental. Por isso é que é caso a caso.

Tânia Barcellos começou a trabalhar na prefeitura em julho de 1989, 18 anos da DPFT e na aprovação de projetos e desde 2006 estou aqui na CODEPLA e agora como diretora-presidente.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
UNIVERSIDADE
FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE

Entrevista II

Data: 18/07/08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteto Nelson Gaidizinski

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Você poderia falar sobre a sua experiência nos Planos Diretores de Criciúma?

Resposta - Antes de ter feito o plano diretor de 1973, foi feito o aerofotogramétrico a restituição, o cadastro imobiliário, para a partir daí elaborá-lo. Um professor de Curitiba foi contratado para fazer esses trabalhos. Houve um problema com estes levantamentos com relação à imprecisão, sendo este técnico dispensado pela prefeitura. Com isso, entra o arquiteto Fernando Carneiro como assessor informante e indica alguns colegas de Porto Alegre para dar continuidade ao processo de elaboração do plano.

Foram então contratados o arquiteto Fayet, Demétrio Ribeiro e, se não me engano, Veronese. Feito o trabalho, este foi enviado à Câmara de Vereadores num final de gestão. A Câmara que não entendia coisa nenhuma de plano diretor, pois não havia quem tratasse desta questão. Então, envia-o para uma comissão de técnicos engenheiros e arquitetos, eu o Altair, o Ijair Conti e mais alguns que não me lembro, em 1973 fizemos uma análise e chegamos à conclusão de que, ou melhor, demos um parecer contrário à aprovação.

Algumas coisas não fechavam, ou não estávamos de acordo. Contrário ao código de obras, que era uma cópia do código de obras de Porto Alegre e deixava muito assim. Os casos omissos serão resolvidos pelo órgão competente e isso estava aos montes e não definia muita coisa.

O problema é que o secretário ou o prefeito poderiam interferir e fazer o que eles bem entendesse, porque a lei permitia, dando essa opção, então tinha muito desses casos.

Na verdade, aquilo deveria ficar definido para as próximas futuras administrações, daqui a pouco um poderia pensar de uma maneira, eu diferente, e liberar muita coisa irregular.

O plano não foi aprovado, terminou a gestão. O Prefeito Nelson Alexandrino fez algo muito bom ao encomendar o plano diretor, mesmo que já tardiamente, porque estava na hora de ordenar. Porque no período que eu trabalhei lá, 2 anos praticamente, eu só trabalhei com código de obras, não tinha plano. Então se aprovava um Comasa sem garagem, Hotel Cavaller em cima do rio sem garagem, 10 pavimentos na extrema, porque não tinha nada que proibisse, se quisesse deixar 10 pavimentos sem elevador não tinha nada que impedisse.

Eu que exigia muita coisa baseado no de Porto Alegre, o qual eu já tinha conhecimento do código e também do plano. Eu tentava amenizar alguma coisa, mas por minha conta. Então foi revisado dentro do possível e aprovado o plano que necessitava certa urgência. Mas adiante, em função da construção do edifício do Criciúma Hotel e do Lúcio Cavaller devido a sua altura excessiva é que se começou a ter preocupação em limitar a altura das edificações, foi onde surgiu um segundo plano diretor.

Alguns absurdos foram constatados na proposta do plano de 1973, como por exemplo, colocar a rua João Pessoa como rua residencial e a Urussanga paralela a esta como rua comercial. Na verdade, a Urussanga tinha característica residencial e a João Pessoa de fato era comercial, pois era das saídas de criciúma em direção a Sideópolis. Aqueles centros locais do segundo plano desapareceram, o que acontecia é que a maioria dessas regiões eram essencialmente residenciais, então se fazia uma residência boa e de repente construía um prédio alto do lado, a exemplo da região da escola Marechal Rondon, onde a maioria do pessoal reclamava.

Hoje, aqui neste local, já não é mais época de fazer residencial, a valorização do terreno já ficou diferente, já aumentou. Houve uma valorização porque é permitido prédio de até 8 pavimentos.

Pelo passar dos anos vai se sentido várias tendências, então sempre tem que haver revisão do plano para se adequar a essas tendências. Uma preocupação é escalonar os índices do centro até os bairros, fazendo com que o conjunto das edificações forme um topo de pirâmide para não concentrar muito o centro. E a outra preocupação é preservar as áreas que tem muita inclinação. Mas o grande problema desse plano de 1973 era o de que precisava de um investimento alto para desapropriações de áreas verdes. Por exemplo, o Airton Rosa, herdeiro de terras do loteamento Beneton, quando ele soube que em suas terras ia ser uma praça, ele exigiu que fosse desapropriado imediatamente já que ele não poderia construir e pretendia vender tal área, acontecendo vários desses casos. Então, a prefeitura não tinha recursos, o Manique simplesmente disse o seguinte: “Não tem dinheiro para desapropriação, libera!” Então foram liberadas várias construções, onde

estavam previstas áreas verdes. Ele desobedeceu, foi liberando porque não tinha recursos, então isso era uma coisa irregular, pois estava liberando em cima de uma coisa que foi aprovado pela câmara. E também não havia uma grande fiscalização por parte da Câmara. Quando entrou Altair Guidi, ele sentiu que o plano estava indo por água abaixo, sendo desvirtuado. E outra: na época do Manique não havia técnico capacitado para fazer a implantação do plano diretor. Foram liberados vários edifícios fora dos parâmetros urbanísticos.

Então, Altair Guidi sentiu a necessidade de reformular um novo plano, contratando alguns arquitetos para o setor de planejamento, o Zaniboni. O Altair Guidi já pensava diferente dos demais que já haviam passado pela prefeitura, pois era o primeiro prefeito-arquiteto de Criciúma.

Havia um código de obras do tempo do Addo Caldas Faraco, de 1946, e esse valeu pra cidade até 1973, totalmente ultrapassado. A única diferença que este código fazia com relação ao uso de edificação era de recuo de 4m para residencial e sem recuo para comercial, então entre 70 e 72, por minha conta, eu defini algumas áreas comerciais e residenciais vendo a situação degradante.

Várias praças do plano de 73 foram eliminadas no plano de 84, que tornou inviável porque era algo muito futurista, sem recursos por parte do poder público. Na época do Altair, foram liberadas algumas edificações irregulares, mas houve muitos embargos de obras. Mas o principal de tudo é que não havia recursos não havia corpo técnico pra implantação do plano de 73, este determinava muitas áreas públicas que a prefeitura não tinha condições de desapropriar, aí chegou a um plano mais lógico e mais realista que foi o plano de 84. Este priorizou o alargamento das ruas, se determinou bem os parâmetros.

A associação dos engenheiros e arquitetos começou a fiscalizar as obras e cobrar da administração o respeito ao PD de 73. Quando entrou a prefeitura do Eduardo, sentimos a necessidade de revisar novamente o PD em 1992. Formamos uma equipe e começamos a reavaliar o plano de 84. Foi feito levantamento de dados, mapas temáticos, envolveu mais de 30 mapas deste tipo. Foi levantado onde predominava comércio, residência, indústria, os edifícios, áreas de agricultura, analisando o município todo, porque antes era praticamente só a zona central. Este plano foi terminado em final de gestão, sendo difícil aprová-lo, ficando para o próximo prefeito aprovar. Houve a troca de equipe e este plano acabou sendo aprovado em 99. Este plano se preocupou inicialmente em reservar mais área de solo para infiltração e área verde nos lotes dos edifícios, apesar desta proposta ter sido desvirtuada.

Este plano previu que as áreas de escadas, circulação, caixa d'água, casa de máquinas

e até mesmo sacadas ficassem fora do cálculo da área útil, incentivando ainda mais o aumento do índice de aproveitamento.

Pergunta - Havia pressão de construtor?

Resposta - Nas reuniões do plano, as construtoras sempre queriam saber qual o prejuízo que teriam, eles só queriam benefícios. As reuniões eram representadas por seguimentos da sociedade, nós convidávamos representantes dos bairros, do comércio, da indústria, da construção civil, vereadores. Os que se interessavam menos eram os vereadores. Havia bastante pressão para aumentar os índices, altura das edificações. O prefeito fazia reuniões do orçamento participativo e levava uma equipe para esclarecimentos do plano, também para fazer um pouco de política.

A avenida foi projetada na época do Rui Hülse, já se sentia a necessidade de se tirar do centro da cidade a estrada de ferro, porque não havia mais o transporte de passageiros, eles sentiam em 66 e 67 que o transporte de carvão não precisava passar mais pelo centro da cidade, principalmente uma maria fumaça com poluição e era um transtorno porque dividia a cidade em dois segmentos.

Ele imaginou que deveria transferir a estrada de ferro e criar uma nova linha, então desapropriou a atual faixa, mas ficaram alguns lotes a serem desapropriados por falta de recursos, mas dependia também da estrada de ferro para fazer uma nova linha, tinham que investir numa nova para depois tirar a velha, porque não podia parar o transporte do carvão. A prefeitura desapropriou e permutou por esta nova área e inclusive até encurtou a distância.

Na gestão do Nelson Alexandrino deveriam ser concluídas essas desapropriações, no entanto, esse era oposição ao governo militar, pois fazia parte do partido MDB, por isso o governo militar não favorecia muito para a sua gestão. Ele não teve suporte para conseguir verba para fazer este serviço de desapropriação de todas essas áreas, por isso ele não fez nada.

Com o Manique, que era do partido da Arena, desapropriou-se o que faltava e exigiu que se retirasse a estrada de ferro. O Manique tocou o maquinário e começou a pavimentação, pois tinha o apoio do governo. A idéia da Avenida Centenário pode até ter surgido antes, mas quem começou mesmo foi o Rui Hülse, talvez até por sugestão da comunidade, alguns líderes da cidade, e isso foi acatado.

Os terrenos de fundo para a estrada de ferro, nos chamávamos de terreno de fundo, não tinha valor nenhum, mas quando passou a avenida, valorizou 10 vezes, lógico que todo mundo

contribuiu com a pavimentação por que senão a prefeitura não teria condições. Para cobrar a contribuição, o Manique fez uma zona de abrangência, por que não valorizou só o terreno de frente para avenida, valorizou também os vizinhos, foi feita uma zona de influência pra cobrar proporcional à valorização. Os que não tinham condições, como valorizou demais, acabaram vendendo, principalmente mais no centro da cidade.

A Avenida Centenário nasceu antes do plano de 73, apesar de que foi executada depois da aprovação do plano, mas o plano de deslocamento da estrada de ferro é de duas gestões antes da do Manique, coincidiu que foi executado depois do plano diretor. Inclusive o Manique que contratou uma empresa de Porto Alegre para executar o projeto. E então nós definimos que os canteiros ficaria com 8m, a faixa de rolamento ficaria com 10m, com 3 faixas e o passeio ficaria com 6m.

O plano diretor estabeleceu os parâmetros pra utilizar nas funções. O plano diretor vai determinar o desenvolvimento da cidade, onde pode ser construída indústria, comércio, as alturas, os índices, os parâmetros...

Ali na Operária Nova eram os bairros de mineiros, ali era a CBSA, tinha várias minas.

PLADEC era a secretaria que liberava licença de construção e também um setor de estradas, obras e planejamentos. Tratava de construções de pontes, aprovação de loteamentos.

Um terço da área do aeroporto foi loteado pela prefeitura e os fornecedores da Avenida Centenário foram pagos em lotes e a outra parte virou parque.

O prédio da antiga prefeitura primeiramente era destinado para feira e escritórios. Escritórios na torre e comércio no térreo. O Rui Hülse construiu para vender e alugar para escritórios. Os proprietários dos lotes onde foi construído este prédio foram pagos com as próprias salas construídas.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE
(MESTRADO)

Entrevista III

Data: 23/ 07/ 08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteto Fernando Carneiro

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Você poderia falar sobre a sua experiência nos Planos Diretores de Criciúma?

Resposta - A proposta principal que o plano de 1957 tinha que não foi observado, como aliás nada em Criciúma é observado. Cidade muito atrasada eu acho. Como sempre tu sabes que o particular, a vontade dele é sempre ganhar vantagens em algum setor em algum lugar e aí faz os absurdos que acontece e que se vê todo dia.

O doutor Dechesh, em 57 eu dei uma olhada no plano que ele pediu e depois houve uma proposta do Dechesh de fazer o rio Criciúma atravessar a Praça Nereu Ramos com canal fechado, para evitar aqueles meandros todos que tem ali, que passa hoje na 6 de Janeiro, na João Zanette, na Padre Pedro Baldonsini. Teria que desmanchar uma casa bem em frente ao Café Rio da esquina ao lado da igreja. Então, a partir desta esquina ele transformava numa avenida no leito do rio, usando os dois lados. E isso é uma proposta para fazer até hoje e prefeito nenhum movimentou uma palha a este respeito. Quer dizer, aqui nesta cidade não se faz nada. A última que se fez foi a avenida Chile. A Centenário tinha sido proposta no plano diretor de 72. Eu sei que então a Cúria Diocesana, ou melhor, o padre daqui à época não concordou com aquela proposta com relação ao rio criciúma no PD de 57... Isso porque seria desapropriada uma casa de um proprietário lido à igreja ou qualquer coisa assim, com isso, então, os vereadores não aprovaram.

Tu sabes que a lei federal é clara, a partir do eixo do rio, dependendo de sua largura, tem uns metros a observar como uma área de patrimônio público.

Sabe por que aconteceu a proposta de deslocamento da linha férrea? Porque Tubarão já tinha conseguido retirar os trilhos do centro da cidade, fazendo a Avenida Mercelino Cabral. Então, quando conseguiram, na época do Rui Hülse, conversando sobre esse assunto, o prefeito então com um advogado amigo nosso, fomos à estrada de ferro em Tubarão solicitar a retirada dos trilhos daqui para fazermos também uma avenida. Porque já estava completamente, vamos dizer, emperrado o trânsito da cidade para a zona norte, principalmente quem vai pra Próspera que ia só pela rua Osvaldo Pinto da Veiga, aquilo era estreito, ruim e era duas mãos, então haveria essa necessidade. E então o general que tomava conta da Estrada de Ferro Tereza Cristina aqui do sul, porque naquela época eram todos militares que tomavam conta destes setores. Principalmente essas cidades, locais considerados de segurança pública. Aí nós mostramos o mapa e ele tinha conhecimento. Mostrando a idéia e que a distância daquele trecho novo passaria para 2km, enquanto o trecho atual era de 8km, a companhia ferroviária achou ótimo, desde que a prefeitura desapropriasse as terras para passar os trilhos da estrada de ferro. E assim foi feito.

Então, o Manique Barreto conseguiu retirar as casas que tinham aqui no corte da Próspera, nas áreas invadidas no leito da estrada de ferro e que começou a ser feita a implantação da Avenida Centenário, que foi chamada de Avenida Axial porque estava no eixo da cidade.

Mas aqui em Criciúma os projetos observam pouco as lei que adotam, a prefeitura recebe do poder legislativo pra fazer cumprir e aquilo que foi feito o projeto, às vezes é deturpado por conta do poder público que não tem uma fiscalização eficiente. Isso aconteceu na cidade Mineira: projetei em 57 tudo com área verde com cudesaki e hoje é vai lá pra ver a confusão. Não foi observado por conta do poder público que deixa o proprietário avançar em áreas que são públicas e a prefeitura não diz nada. Isso veio de vários mandatos de prefeitos, são vários.

O Plano Diretor de 73 determinava em alguns locais os centros locais e muito bem distribuídos com áreas verdes e tudo e também ele deixava livre as alturas dos prédios, mas ele era muito exigente quanto ao afastamento do lote quanto mais alto fosse o prédio mais afastado tinha que ser das extremas. Tem que evitar agora no sistema atual é a concentração muito grande nos lotes dos prédios, ninguém manda afastar. Quem que não sabe que a especulação imobiliária existe em toda a cidade e as pressões dos proprietários é grande mesmo naquela época eu sei por que eu fiz parte de um conselho municipal de não sei o que onde analisamos todo o plano de 73 e então tinha representantes das construtoras e eles pressionavam pra permitir mais altura mais isso ou mais aquilo. Então o que eu quero dizer é o

seguinte: é que as pressões existem e são grandes, agora eu acho que o político em geral ele sonha mais alto quando entra na política, ele não entra por questão de vocação.

As áreas verdes quando entravam em um terreno de uma família e o prefeito ficava muito chateado. Uma cidade menor é sempre pior pra acertar isso porque as amizades são muito íntimas entre os habitantes. Os cidadãos e o prefeito então isso sempre influencia.

Nesta área é o seguinte, ai a largura do leito da estrada de ferro passava de 40 para 80 metros chegando até no cemitério, e como o cemitério foi transferido então essa área era pública. Inclusive para o diretor da estrada de ferro eu fiz uma perspectiva pra esta área como se fosse o centro cívico da cidade que ia ter a prefeitura o fórum, isso em setenta e um ou setenta. Apresentamos esta proposta ao diretor da Estrada de ferro para demonstrar o que estava se propondo para aquela área. O diretor perguntou: o que vocês vão fazer nesta área? O que vocês vão fazer com a estação da estrada de ferro? Eu respondi que ia ser a rodoviária ali, claro que com modificações.

Pergunta - E a Avenida Centenário?

Resposta - A idéia da Avenida Centenário surgiu na época do prefeito Rui Hülse depois que fez o plano diretor em 72 foi o Nelson Alexandrino foi ele que contratou a URBASUL de Porto Alegre esta fez o projeto e apareceram com o projeto no ultimo mês em novembro ou dezembro de 72 quando terminava o mandato do prefeito Nelson Alexandrino. Terminava mesmo 31 de Janeiro. E havia uma oposição a ele e esta oposição queria colher os louros da vitória. E o que eles fizeram foi uma coisa que eu acho muito reprovado, eles nas plantas apagaram o nome do Nelson Alexandrino e passaram a data para 1973, raspam na planta e colocou como se eles tivessem feito o plano, trocando o nome do prefeito do Nelson Alexandrino pelo então prefeito Algemiro Manique Barreto. Eles aprovaram o plano na câmara de vereadores em 73 e o mesmo plano em 72 foi bombardeado pela câmara principalmente pelo Manique e o Fidelis Barata que a época eram vereadores. Aprovaram poucos meses depois no novo mandato do já então prefeito Algemiro Manique Barreto. Isso pra colocar o plano como ação do governo deles.

Eu comecei fazer a movimentação para que acontecesse o plano de 73, Porque o plano de 1957 ficou defasado, obsoleto. Em 1972 já haviam se passado 15 anos. A não observância dos parâmetros que o plano de 57 preconizava o que aconteceu a cidade ficou ruim e tinha que disciplinar melhor, então foi ai que eu falei da necessidade de um plano diretor. Então tinha eu o Maximiliano Fayet e o Demétrio Ribeiro que eram meus professores e tinha entre eles uma sociedade, a empresa URBASUL. E mais o Roberto Veroneze e se não me engano o Corona. Eu participei como o técnico daqui de Criciúma e passava os dados sobre a cidade. Eles não tinham muito conhecimento da cidade

propriamente dita. Eles vinham aqui e a gente conversava. Existia uma publicação azul verde que dava a teoria da proposta deste plano.

Criciúma nisto teve uma virtude porque foram raríssimos os prédios que foram encostados na extrema somente os que foram feitos antes de 73 os quais eram poucos. Isso foi importante porque fez com que os prédios ficassem soltos. Isso deu qualidade de vida onde os cômodos das casas e apartamentos passaram a ter uma ventilação mais livre. O afastamento obrigatório dos prédios em relação as extremas permitiu uma cidade solta, ela é respirável pra quem ta em qualquer apartamento hoje, o que antes não acontecia.

O plano definia as zonas de urbanização prioritária, o que era importante então tu não podia fazer um loteamento que deixasse uma área vazia sem dar continuidade na malha urbana. Porque, porque tu tinhas que levar luz pra lá, água, tinha que levar esgoto, longe, só pra servir a um loteamento. Então tinha que ter certo ordenamento neste sentido. Foram escolhidas as áreas disponíveis mais perto do centro urbano, vazias e que provavelmente seriam ocupados primeiro. Estas zonas foram definidas mais em porções. Se o projeto não era prioridade ele não era nem visto e tampouco aprovado. Isso só acontecia na hora que fosse necessário. Este plano devido a questão de preço e custo de elaboração não foi feito com detalhes, foi mais uma coisa genérica, uma diretriz.

A avenida foi pensada vamos dizer assim, antes do plano, estava havendo um processo de desapropriação então já se colocou. Houve um projeto urbanístico da avenida feito em Curitiba. O plano só demonstrava que tinha uma avenida.

A essência é que o plano disciplinou mais ou menos o espaço viário e as áreas verdes e os centros locais.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE
(MESTRADO)

Entrevista IV

Data: 24/ 07/ 08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteto Norberto Zaniboni

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Qual a sua visão com relação às propostas dos planos Diretores de Criciúma?

Resposta - O Plano Diretor de 73 era um plano que tinha um conceito muito bom, ele tinha começo, meio e fim. O plano de 84 já foi um remendo, o de 73 foi um enlatado ele veio de fora, foi contratado um escritório especializado ninguém da cidade sabia exatamente o que, que era aquilo, era novidade pra todo mundo, e naquela época se fazia as coisas assim, de cima pra baixo mesmo não tinha a menor participação então... Bom, o de oitenta e quatro já era o segundo plano, quer dizer, tudo que o de setenta e três atrapalhou, entre aspas, para os interesses, locais, pra o de 84 aí tiveram as mobilizações, houve as articulações, houve as pressões. Então o de 84 já foi uma reavaliação de tudo que não funcionou e de tudo que atrapalhou em demasia. Basicamente assim o conceito do plano de 73 era uma cidade setorizada, com setores bem definidos, herméticos tipo aqui é pra morar aqui é trabalhar.

Ele lançava as idéias de centros locais que nada mais era do que uma descentralização, uma pretensão de descentralização de fortalecimento de núcleos de bairro porque ele pretendia uma hierarquia. Tanto pro sistema viário, quanto pro zoneamento, ele tinha uma hierarquia muito clara. No sistema viário ele tinha definido as ruas de circulação de passagem, ele definia isso e formava estas grandes células, quase o conceito das super-quadras de Brasília. Mais ou menos tava esquematicamente ali. Então definia quais as via que eram artérias e o resto era tratado como secundário, passava por um

processo de alargamento generalizado e praticamente 100% das ruas sofriam alargamento, porque a cidade tinha esse gargalo de sistema viário subdimensionado e não só as vias que pretendiam ser de segunda grandeza, ou seja, vias coletoras. Estas vias coletoras sofriam alargamento mais também até as vicinais, as ruas secundárias, terciárias, ruas só de acesso as residências também pediam alargamento. Então pro plano de 84, o que, que foi feito.

Foi feita uma pesquisa de rua por rua, porque aí ainda tinha então ali onze anos, dez anos, porque na verdade foi se estudando oitenta e dois oitenta e três mais foram aprovados em oitenta e quatro. No ano que eu participei da prefeitura que foi em oitenta e três eu lembro que a gente fez com a equipe da prefeitura e eles saíram fazendo levantamento de rua por rua de qual era a situação naqueles dez anos como tava acontecendo o processo de alargamento, porque tinha resistência generalizada a este alargamento. O que era o alargamento, o alargamento era um chega pra lá do espaço público em cima do espaço privado. Era do recuo de muro e acontecia sem desapropriação. E aí neste um ano e meio de prefeitura eu percebi claramente que o cara que peitasse, que dissesse não eu não... eu só faço isso se a prefeitura me indenizar. E o cara que fizesse isso, desaguava no jurídico e o jurídico dizia: não, não tem, nos não vamos desapropriar por que se ao vai abrir um precedente e nos vamos ter que desapropriar tudo e acabava se relaxando e esse cara que confrontava levava. A prefeitura jamais demoliu qualquer coisa, até porque juridicamente não poderia, né?

Então, o processo de alargamento era um processo que dependia do entendimento das pessoas de que aquilo era uma necessidade inclusive pra eles, que aquilo agregava valor aos seus imóveis, e que o momento em que se alargasse a rua também ia se ter condições de ampliar índices, de ampliar, potencial de ocupação. Só que um plano que é empurrado de cima pra baixo, “enlatadão” como foi o de 1973, não contribui em nada no processo de conscientização, de informação das pessoas.

Então, pela primeira vez, em oitenta e quatro, a gente estava tentando trabalhar isso, quer dizer, onze anos depois, o que é, que pode ser realmente acontecer, que a prefeitura pode continuar sustentando uma solução pra médio e longo prazo, e o que, que nos vamos ter que abrir mão. Então tinha algumas coisas que o plano exigia que a gente achava, que dez anos depois que realmente absurdo não havia porquê. Uma que até hoje é uma aspiração da cidade de fazer uma ligação pelo Pio Corrêa entre a Avenida Centenário e a saída de Urussanga, que era parte do plano de setenta e três e que sempre houve uma resistência grande do bairro porque é um bairro particular, de classe de elite então é um pessoal que berrava e que se organizava.

Eles não queriam o trânsito pesado passando dentro do bairro, tanto é que nunca aconteceu e na verdade era uma rua que tava caindo de madura porque eu inclusive participei do projeto daquele

loteamento da Carbonífera Próspera, do Pio Correa, Vila dos Engenheiros dois eu acho ou Pio Correa dois, eu não lembro o nome. A gente deixou a Léu Lombardi em todo o trecho definido com o plano diretor exigia, se não me engano eram 24 metros. E aí o que sobrou pra abrir era praticamente só lá na Mina Brasil, ali naquela embocadura da Mina Modelo. Isso não aconteceu porque a prefeitura iria comprar uma briga com o Bairro Pio Corrêa em si porque ele dividiria este bairro em dois com uma via de passagem e de trânsito rápido e isso atrapalhava muito a elite ali. Era um bairro nobre. Então não aconteceu. Até hoje isso é projeto. Hoje já não é pela Léu Lombardi é pela linha de transmissão que ainda faz parte do plano diretor hoje, só que vai ser abriga, de cortar o Pio Correa uma zona totalmente residencial e de valor. Mais enfim, pra não desviar. Este plano então de setenta e três lançava centros de bairros que não aconteceram porque era uma pretensão que o plano lançava, mais na verdade não tinha menor incentivo pra aquilo acontecer.

Na verdade pra fazer acontecer um centro de bairro o poder público tem que tomar uma iniciativa de infra-estrutura pra que isso aconteça. Se nos analisarmos, nem o próprio Pinheirinho que junto com a Próspera eram os dois bairros que tinham núcleos formados, e bem definidos. O da Próspera houve o deslocamento a partir da Avenida centenário pro eixo da avenida, pra shopping, então aquele centrinho antigo se deslocou um pouco, do General Osvaldo Pinto da Veiga, igreja da Próspera, então se deslocou um pouco em direção a avenida, mas aconteceu o centro, centro forte e tal. Agora o do Pinheirinho se desarticulou totalmente, não existe.

O centro do bairro Pinheirinho hoje de fato ele está se deslocando pra Santa Luzia. A Santa Luzia tem um centro de bairro ali efervescente. Colégio que qualificou, aquilo ali é uma região nova e que substituiu o que era realmente o Pinheirinho. Se tu perceber no Pinheirinho o que houve de renovação nos últimos dez anos, nada, andou pra traz. O que tinha ali de negócios, fecharam, não deu liga. Aquela escala daquele largo ali não agregou, não permite o pedestre de passar de um lado pro outro facilmente. Porque são praticamente três ruas que tu atravessas, mais o trilho e mais a faixa da praça. A praça não tem nenhum atrativo em si. Não é uma praça é um largo. Não tem equipamento não tem nada.

Então não existe uma sintonia entre um lado do bairro e o outro lado ele é totalmente dissociado, desta rua, desse eixo. Então a acessibilidade é muito complicada, se tu analisares ali. Tenta ir numa loja daquela ali. Tenta primeiro lembrar que lojas que tem ali, e quanto tempo faz que tu não vais a elas. Todos os negócios ali deram pra traz. O Rafael Zanette, um monte de casas velhas fechadas. E não houve renovação não saiu construção nova, por quê? Porque a infra-estrutura que aconteceu ali, foi só pra piorar. Não foi pra agregar, não foi pra criar um atrativo, não foi pra criar um ponto de encontro, a própria praça da ISCAN, que é a pracinha com a igreja do centro do pinheirinho ta

largada as traças não tem uso. Então aquilo ali virou uma comunidade acéfala... Sem cabeça. Não tem organização comunitária ali que dê o perfil a característica de um bairro coeso. Então é pra gente analisar o quanto essa legislação às vezes fura...

O Plano Diretor ele é um instrumento forte mais na verdade tem muita coisa na cabeça do planejador, tem muita coisa que vai pro papel que não acontece. Porque os interesses privados e o interesse público estão muito distantes. E o interesse público na verdade tá muito dissociado do perfil da legislação. Quando a gente trata lá de planos e de diretrizes, nos estamos falando de conduta de pretensões pra médio e longo prazo. Aí nós temos uma gestão se renovando a cada quatro anos. Porque ninguém tem compromisso com mais de quatro anos no poder público, não existe nenhum compromisso das gestões futuras com o próprio plano diretor. Então o plano diretor seria, por exemplo, o de setenta e três nós fomos reavaliá-lo dez anos depois. Então muita coisa ali virou sem o menor sentido, ridículo até.... Porque na verdade eu lembro que quando a prefeitura realmente decidiu fazer, que foi na última gestão do Altair Guidi que foi a anterior do Zé Augusto. Foi de setenta e oito a oitenta e dois se não me engano.

Não sei se ele ficou quatro, cinco ou seis anos, porque naquela época volta e meia tinha umas mudanças de regra, mais enfim, em oitenta e dois eu sei que ele saiu. O Altair é que se mexeu pra fazer o plano. Quando a prefeitura sentiu a necessidade de fazer aquilo é porque muita coisa que a lei exigia já era totalmente absurda, que dizer, não tinha mais sentido você dizer para o munícipe, não aqui não pode fazer ou aqui você tem que fazer isso, porque a coisa já tava totalmente sem sentido. Então aí o segundo plano o de oitenta e quatro praticamente... iniciou numa gestão terminou na outra. Nesta outra eu participei, mas eu lembro que quando agente entrou o plano tava praticamente pronto pra ir pra câmara. Aí como a nossa gestão foi uma gestão assim... Totalmente oposta... Ganhou. Até então, até a do Zé Augusto Hülse, a prefeitura passou por duas décadas ali praticamente nas mãos das mesmas pessoas que fizeram a coisa, conduziram as coisas da sua maneira. E oitenta e dois com a entrada do Zé Augusto Hülse houve uma mudança radical assim de troca de poder digamos, o grupo que mandou nos últimos vinte anos perdeu e entrou um grupo novo que começou fazer as coisas do zero, sem experiência também, convenhamos né? Mas com idealismos.

E com muita consciência do que tinha que mudar do que tinha que ser feito diferente e essa coisa do plano feito em gabinete... Ali é que começou. Vamos ter que abrir o plano, a elaboração do plano tem que ser resultado de um processo educativo então não adianta o poder público tá aqui fazendo, traçando rumos e a comunidade tá lá construindo a cidade sem uma sintonia. Então naquela época praticamente assim ó, o poder público começou, isso não foi só Criciúma foi em nível nacional, quer dizer era o fim de uma era e o início de outra. Era o fim de uma era de regime militar, de coisas

vindo verticalmente e o início de uma era em que as pessoas que defendiam uma horizontalidade estavam a tendo condições de agir. Eu falo na horizontalidade no sentido de tomar as decisões. Tínhamos então saindo um grupo que fazia a coisa em gabinete e empurrava e aí começou um novo que achava que a coisa tinha que ser discutida e tal. E isso na verdade é um embate de posturas filosóficas, e ideológicas e a coisa tava se esfriando desta forma em todo o país. E aqui não foi diferente. Então nos entramos e aquele projeto que estava lá meio pronto, a gente resolveu segurar e entramos pra dentro daquilo e começamos a reavaliar tudo. Não tinha sido aprovado, estava o escopo do projeto só, mais ou menos montado tinha uma equipe na prefeitura que continuou. Não houve a troca do pessoal.

O corpo técnico praticamente não houve troca eu lembro que na época tinha o Bernau, o Carlos Storer, de Curitiba, que estava na Prefeitura aqui há um certo tempo. Era um geógrafo que trabalhou no plano, já vinha trabalhando há anos ali já estava aqui em Criciúma há alguns anos entrou na gestão anterior. E esse pessoal continuou. E começamos a reavaliar tudo. Eu lembro vagamente assim. Existia uma simpatia muito grande dentro do nosso grupo do nosso entendimento de estruturação urbana, existia uma forte pretensão de manter essa hierarquia, essa questão dos núcleos dos bairros, dos centros vicinais, a questão dos eixos, das vias coletoras.

Então, isso a gente tinha um entendimento que era o lado positivo do plano de 73 que a gente tinha que manter. Mas o plano de 84 ele já estava... já era um outro momento assim ó em que a gente já não tinha os olhos voltados só para o sistema norte americano de estruturação de cidade eu lembro que a Europa começou nesta década de oitenta, a Europa começou a servir de exemplo mais para os urbanistas da época, daquela geração, do que tinha sido então a base de formação que era mais norte americana onde se tinha um...

Privilegiava muito o veículo e tal. Então nessa geração de oitenta. De analisar e de pensar o urbano as preocupações principais eram de humanizar de criar o espaço mais do indivíduo já tinha-se uma consciência de que o urbanismo tinha que chegar no nível do desenho urbano. de detalhamento de trabalhar a coisa pontualizada. Então naquela época a gente já começava a ver isso. E o plano de 73 era uma coisa bem macro. Em nenhum momento ele dava zoom.

Pergunta - Em que você acha que isso refletiu no de oitenta e quatro?

Resposta - Bom eu particularmente penso assim. Naquela época, do de setenta e três, essa coisa de vê com o olho do satélite. Essa coisa de ver o macro pra mim era muito importante, aí eu talvez esteja refletindo também a minha época de formação. Mas me dá impressão que o urbanismo no momento em que ele começou a focar. E dar esse zoom e se preocupar com a pontualidade eu acho

que a gente hoje tá muito focado no detalhe e a gente já não tem mais o tempo dessa visão macro. E talvez porque o poder público também perdeu essa força centralizadora que ele tinha antes, quer dizer, quando nós tínhamos um poder federal, estadual, municipal de gestão que era de cima pra baixo que não tinha muita democracia, quer dizer, facilmente você abria uma planta fazia as suas anotações ali e aquilo passava a ser uma meta. Quando você democratiza você começa a trazer informação de tudo que é lado e interesses de tudo que é lado e começa a queda de braço e aí os interesses também passam a ser pontuais, então quem é desse grupo que se constitui na cidade pra discutir urbanismo que está disposto a filosofar, nem mais tá disposto a filosofar, todo mundo está querendo resolver os seus problemas localizados. Cada um tá ali pra representar determinados interesses. Então paga-se o preço disso. Se por um lado você tem a participação popular que é a única garantia de que o plano seja mais, digo o resultado do plano seja mais justo. Porque você não corre o risco de uma coisa, de um enlatado às vezes vir trazendo injustiças sociais e tal. Então você transforma isso num instrumento mais justo por outro lado você compromete a comunidade a fazer aquilo acontecer porque quando era um enlatado tinha que ser só na força de fiscalização.

Começou a mudar em oitenta e quatro. Qual era a grande vantagem dele, ele fazia a leitura macro da cidade com bastante perfeição não aconteceu por quê? Porque na verdade o poder público municipal não era e não tinha condições e não era nenhum poder tão forte a ponto de fazer essa grande revolução. Ele já não representava também muita coisa e os recursos cada vez mais escassos e cada vez mais divididos entendeu. A última gestão com poder de fogo que realmente transformou Criciúma foi a primeira gestão, no centenário ali, primeira gestão do Altair que praticamente revolucionou do ponto de vista de funcionamento mais o ponto de vista formal. Porque a cidade passou a ser bonita, até então era uma cidade muito feia. Então ali se deu um banho de butique em Criciúma nessa época que foi o que, setenta e oito. Foi o último momento em que uma gestão fez um grande investimento no urbano e que realmente transformou bastante. Criou-se um aspecto, criou-se inclusive uma auto-estima pra cidade que até então não tinha. Eu lembro que eu era estudante estudava fora e eu tinha vergonha de trazer os meus amigos os meus colegas lá de faculdade, os meus conhecidos de cinco anos e tal e eu vinha pra Criciúma e os colegas que vinham comigo eu tinha vergonha de chegar aqui e dizer: eu moro aqui. Criciúma é isso.

E nessa época do centenário, aconteceu diferente a gente tinha prazer de mostrar a cidade porque realmente ficou muito bonito. Mais foi dali pra frente não houve mais nenhum momento que houvesse uma injeção de recursos forte no urbano. Dali pra frente só se apagou incêndio, só se fez pequenas obras, tanto é que hoje... Nós estamos falando em vinte e cinco, trinta anos. Nesses trinta anos as gestões que passaram aí, praticamente não fizeram nada de estrutural. De obra que realmente

antecipasse o futuro. Que preparasse a cidade para o futuro. A ponto de que o anel viário hoje, esse anel perimetral que tanto se fala, faz trinta anos que se vem falando disso.

No Plano de 73 já existia um pequeno anel esboçado no plano de oitenta e quatro ficou esse anel definido e nos estamos trinta anos depois e este anel ainda não aconteceu. Isso se deve a uma seqüência de gestões que pulverizaram que não concentraram que não tiveram capacidade de obter recursos porque é uma obra que também uma cidade não conseguiria fazer sozinha. Mas faltou mobilização, quer dizer, Criciúma paga o preço dessa falta de mobilização política dessa falta de capacidade de gestão pra poder fazer frente aos seus desafios. E o preço que se paga por essa falta de infra-estrutura... Assim, Criciúma foi pólo durante muito tempo da região e eu acho que começa a perder já bem visivelmente essa posição, porquê. Porque ela não se preparou pra isso, quer dizer, se nos tínhamos a intenção de ser um núcleo de célula, nos tínhamos que ta preparado, conseguir manter coeso toda essa região que a gente pretendia liderar, né? E como é que tu fazes isso? Tu tens que ter infra-estrutura para que as pessoas cheguem então isso é o que é acessibilidade. Pra que as pessoas venham tu tens que ter serviços qualificados pra que estas pessoas tenham o que fazer aqui. Então a cidade por muito tempo ficou sem essas diretrizes definidas. Sem investir nessas obras que fossem fundamentais pra fazer a coisa funcionar. Esse anel viário seria o que seria, daria condições de as pessoas acessarem facilmente chegar em qualquer setor da cidade sem ficar trancado. Então nós continuamos dependendo de um sistema radial de acesso somente, em que tudo flui pra um ponto que virou um gargalo entupido. Quanto tempo que o centro está engessado. E ai começou a acontecer o que, começou acontecer que esses serviços começaram a ir pra periferia. E ai Içara passou a ser um pólo, agora com duplicação da BR mais ainda.

Eu vejo hoje Tubarão recuperando uma posição, ta ai a olhos vistos de liderança de regional. E os nossos serviços, por exemplo, saúde... o que nós evoluímos como opção de saúde? Nada. Hoje Tubarão é um centro de saúde melhor do que Criciúma. As pessoas daqui tem que ir para Porto Alegre para resolver os problemas. Alguns vão pra Tubarão. Orleans vai para Tubarão, Lauro Müller vai pra Tubarão... porque o equipamento lá está melhor resolvido. Então, o que Criciúma tem pra oferecer, desenvolveu ao longo do tempo. Olha, nós, no nosso setor aqui de construção civil. O que, que aconteceu em Criciúma de suporte pra construção civil evoluir. Nada, nos já fomos muito mais do que nós somos hoje. Hoje tu precisas de uma esquadria, tu vais aonde? Tu vais buscar fora, aonde? Tubarão tem duas empresas fortes de esquadria de alumínio, Florianópolis tu vai buscar. Vidro temperado o que, que tu resolve, só tem empresinha aqui, e nós tivemos coisas grandes. Então no nosso dia a dia na construção civil, a gente já convive com as dificuldades da prestação de serviço, então a cidade não, o plano diretor não teve a competência de olhar a cidade como o núcleo de uma grande célula. E

o poder público não teve a capacidade de fazer os investimentos macro pra conseguir se antecipar nestas necessidades. E isso que faz tudo. Tu seres forte, né? E ser referencia e tal tu tem que ter qualidade, tu tem que ter acessibilidade garantida. Bom e ai essa história do plano se democratizando se abrindo e os interesses aflorando e ai começou a ter muita queda de braço. Na verdade assim ó pra min... nós tivemos três planos, estamos indo para o quarto. O primeiro foi esse grande enlatado, o segundo tentou abrir e corrigir coisas do primeiro mais manteve filosoficamente as bases do primeiro, o terceiro abriu pro interesse de mercado imobiliário totalmente a ponto de que comprometeu muitas, muitas característica positivas que nos tínhamos nos dois outros planos, o de 92, quer dizer de 99. É que ficou muito tempo pra ser aprovado. Mais enfim esse de 99 pra min foi o, que o que ta em vigor hoje, foi o pior de todos. Foi o que abriu pra especulação imobiliária permitiu construções na extrema que até então não se permitia, todos nossos prédios eram soltos um dos outros, hoje com esse novo plano tu já vê até o segundo piso se emendando tudo. Quer dizer, é o padrão Camboriú que foi copiado. Quer dizer exatamente o que não se podia fazer.

Pergunta - Os outros planos permitiam?

Resposta - O de setenta e três permitia na extrema no centro até o quarto pavimento, era um dos pecados do plano de setenta e três. Nós temos vários prédios aqui neste miolo central que aconteceram nesses dez anos do plano diretor de setenta e três, tudo na extrema. Galeria Anerino Cavaller, tu conhece o prédio? Prédio de apartamentos uma sub-habitação que tem coletivo ali. É uma galeria entre a avenida e os fundos do shopping. Aquilo ali era o plano de 73. Eu estou falando só na zona central, tá? Era um dos pecados do plano de 73. A zona central que é aquele perímetro pequeno. Eu lembro inclusive que existia inclusive um projeto do Coelho pra Associação Comercial Industrial de Criciúma aqui na Getúlio Vargas naquele terreno onde agora ta saindo uma construção da ENGETON que era um edifício de quatro pavimentos encostado na extrema. Que o plano diretor permitia, mas ai era só no centro tradicional. Nos demais, ta, Bairro Comerciário, por exemplo, os dois primeiros planos tinham todos os prédios soltos desde o térreo. Só que tinha uma pressão, que era o que. Eram as garagens podendo estar encostando-se à extrema e... O de oitenta e quatro não permitia encostar-se a extrema e o de noventa e nove permitiu encostar-se à extrema até dois pavimentos em todos os are comerciais. Na ZC1, ZC2... Tudo isso passou a ter dois pavimentos na extrema. Com isso o que, que aconteceu. Emendou do nível do transeunte da rua ficou tudo emendado, aquela torre lá em cima ficou afastada, mas o nível do pedestre ficou totalmente emendado, bom isso foi um grande pecado. Agora, há de se convir que a cidade é extremamente apertada, né? O sistema viário é apertado, os

lotes são pequenos, e existe uma, uma ginástica sempre muito grande pra se resolver as coisas que precisam em cima do terreno. Perde no alargamento de rua e são pequenos já... Então foi sempre essa pressão aí. Mas eu acho que muito do resultado também é um equívoco do setor imobiliário. Pra mim o setor imobiliário é muito imediatista demais. Então quando a gente trabalha o plano diretor a gente tem que necessariamente tá focando em médio e longo prazo. E isso não combina com o interesse do setor imobiliário que é imediatista. Eles precisam o que? Eles precisam comprar e vender o mais rápido possível, faturando o máximo possível. Então isso leva a uma pressão sempre muito grande. E convenhamos o plano de 99 eles conseguem muita coisa. Praticamente o plano de 99 atendeu, porque naquele momento só tava articulado pra participar, o setor imobiliário. Hoje tu até vê, este processo de democratização eu acho que até tem n interesses ali participando, tá. Mais aquele período da década de noventa estava aberto pra participar, mas quem tava participando, articulando e indo brigar era só setor imobiliário. O setor imobiliário que eu digo é o representante das construtoras dos corretores e tal. Então o que, que esse pessoal queria esse pessoal queria transformar a cidade no que realmente foi transformado, porque é uma fábrica de prédios e de apartamentos e tal, e que inclusive, diga-se de passagem, Criciúma é diferente do resto tudo do estado, né?

Talvez Florianópolis tenha um pouco dessa efervescência de metros quadrados construídos porque tem aí uma centralização, uma canalização de investimentos praticamente do estado todo, fluindo pra ali. Agora Criciúma como uma cidade de cento e cinquenta, duzentos mil habitantes é totalmente atípica. A velocidade com que se constrói o número de unidades que se faz por ano e é uma coisa que nem os corretores conseguem explicar. Então se criou uma cultura de construir muito. Acho que a cidade não comporta isso, acho que se perdeu muito de qualidade, né? Se tu caminhar na Praça do Congresso hoje e se tu caminhavas a dez, vinte anos atrás tu vês que a praça do congresso ela não é mais aquela, aquele romantismo, já não atrai mais, né? Porque, porque houve um exagero no processo de transformação.

Então é um desenvolvimento burro, é um desenvolvimento onde você anda pra traz. Conseguiu-se o que? Conseguiu-se ganhar dinheiro só, mas desqualificou a cidade. E assim eu cito a praça do congresso, mas tem um monte de setores da cidade aí que a gente vê desqualificando a gente não vê qualificado. Então acho que é uma leitura que obrigatoriamente a gente tem que fazer quando fala de plano diretor quando participa de um processo de plano diretor a gente tem que vê pra onde se tá caminhando. É essa direção, onde é que nós erramos. O que, que está em tempo ainda de corrigir. Então eu te faço uma leitura assim ó que hoje nós temos que apagar o incêndio, o estrago do plano de 99. Porque permitiu além do que a cidade comporta. Isso vai mexer em direitos adquiridos, mas na verdade tudo é relativo. Quer dizer, o terreno vale o que pode ser feito em cima, mais o que pode ser

feito em cima vale se tem qualidade. De que adianta você querer só quantidade? Então eu acho que nesse jogo de interesses o setor imobiliário tem que ceder a esse imediatismo todo. Daqui a pouco inviabiliza a cidade tem uma série de bairros em Criciúma que já estão no limite. E isso traz o que, isso traz falta de qualidade, traz necessidades de investimentos de recursos pra se investir pra se readequar tudo que ficou sub-dimensionado. Então é uma cidade carente nas suas... Quantos gargalos nós temos? A questão das cheias? A questão da ocupação das encostas de morros, a questão dos desmatamentos dessas encostas, a cidade é uma bacia, uma panela. Se nós permitirmos a ocupação do morro do céu, do Cechinel, se nos permitirmos essa ocupação, aí nós inviabilizamos tudo. Porque a hora que tu começares a cimentar essas encostas de morro, o centro da cidade aqui vai ter que virar, vão ter que sair cortando uma quadra inteira pra canalizar essas águas tudo que vão parar ali. Então o primeiro gargalo que nos temos acho que é esse a questão das cheias, aí nos temos um grande gargalo do sistema viário o nosso dimensionamento viário a nossa estrutura viária principal praticamente não existe se tu tirar a Avenida Centenário que é no sentido leste/oeste, que mais que sobra, do ponto de vista estrutural. Não sobra nada. Então nos temos um gargalo como via estrutural. Então o que fazer para trabalhar esse condicionantes aí. Não pode densificar, a cidade está proibida de densificar. E tem vários setores, várias partes da cidade que já ultrapassaram esse limite. O índice de dezesseis pavimentos embora tenha saído poucos prédios de dezesseis é um contra-senso. Que dizer assim aonde aconteceu prédios de dezesseis e olha que são poucos por enquanto. Por enquanto ainda não tem de dezesseis um do lado do outro ainda. Tu só vê aquelas torrezinhas meio soltas. Mas aonde aquilo aconteceu, tu chegas na frente, tu sentes uma opressão urbana, tu sente uma desproporção. Ali na frente da rua do Lapagesse tem um prédio ali que tão terminando que é totalmente desproporcional. Mas é um só, agora a hora que for três, quatro, cinco ali junto... A cidade comporta isso, não comporta. Então o plano precisa dar um basta.

Nós precisamos retroceder em algumas coisas. É uma briga que vai ser... Que é muito mais difícil hoje nos recuar do que foi nos segurarmos. Então se a gente não conseguiu segurar e deixou isso chegar nesse nível, como é que agora nos vamos refrear tudo isso e vamos fazer é os imóveis reduzir a potencialidade de ocupação dos imóveis. Mais é a única saída pra cidade é isso aí'. A questão dos serviços eu acho que é fundamental, que embora o plano a legislação e o instrumento do plano diretor tenha muito pouco pra fazer com relação à infra-estrutura. Porque hoje tu não vês uma sintonia entre poder público e privado e nem, tem muito fórum acontecendo aí para... Ou o poder público vai lá e faz o equipamento ou ele incentiva a iniciativa privada de fazer.

Nós criamos uma frente de elaboração de um plano específico para Forquilha, era um Anexo do nosso plano, então a gente tinha essa pretensão de trabalhar núcleos, eu lembro que a gente

participou em reuniões em todos os bairros de Forquilha, apresentando a pretensão, levando questionários, apresentando áudio visual o que na época era novidade. Eu era um jovem formado pouco tempo cheio de idealismo, e eu te confesso que foi muito aquém do que eu imaginava a resposta da participação. Na verdade a nossa geração pós-regime militar tinha uma ansiedade muito grande de abrir e de tornar democrático todas as questões da vida comunitária e social, e aí nossa geração era produto dessa história de proibições. Quando ia pra reunião e se falava em levantamento de problemas e definição de soluções a médio e longo prazo aquilo soava muito chocho. Porque normalmente quando alguém ia pra uma reunião estava indo lá pensando em resolver coisas específicas e aí a conversa sobre plano diretor soava como uma enganação. Mas começou um processo que eu acho que não parou mais, de um modo geral a sociedade fica cada vez mais aberta e transparente, agora isso tem um preço também.

Havia muita diferença cultural entre as pessoas que participavam das reuniões, faltava consciência do que é coletivo, hoje eu vou pras reuniões e começo a achar que o interesse privado abafou o interesse coletivo, de um modo geral, isso em todos os aspectos, isso é resultado de globalização, não somos só nós. Num país de terceiro mundo e numa cidade que tem um médio porte isso ainda é muito mais ampliado, as diferenças da informação, nível da educação, nível da organização, então tudo isso paga o preço da ignorância. As pessoas discutem de um jeito de não frutifica a coisa não tem começo, meio e fim. Muito suscetíveis a discursos enganadores. Na verdade quem tem um bom discurso, quem faz uma boa mídia esses conseguem, porque ao longo desse processo de democratização de plano diretor, porque que na verdade quem ocupou espaço foi o empreendedor, porque ele tem essa competência e a população não tem essa competência de deixar isso acontecer e o pior é que já esteve mais organizado do que esta hoje. A sociedade não esta bem representada, o representante são falsos representantes.

Eu ainda continuo acreditando que teoricamente o caminho é esse, mas ta todo mundo muito separado, alias eu acho que ate mesmo as nossas universidades, a nossa formação de urbanista é muito pouco perto do que realmente a profissão exige, o urbanista teria que estar preparado inclusive pra articular a participação da sociedade, inclusive pra poder viabilizar as idéias, pra poder filtrar, pra poder implementar e com essa gestão de 4 em 4 anos só se tem compromisso com esse tempo.

Quando eu entrei na prefeitura, o Carlos Storer e o Bernau já tinham uma noção de uma filosofia, inclusive eles tinha tido consultoria com um órgão da Alemanha, se não me engano, a prefeitura fez um convênio e veio uma consultoria da Alemanha pra dar diretrizes sobre o plano diretor, o foco era totalmente outro. Essa hierarquia do núcleo, dos centros de bairros, dessa coisa setORIZADA, do

setor industrial separado, que eu acho que isso até foi positivo, porque nesse plano de 73 pegava o bairro São Luis e transformava num bairro industrial puro, e aí sim, eu acho que realmente isso é um erro, porque agente vê na prática que na verdade o trabalho tem que tá junto da moradia e essa teoria que o quadrante da cidade é pra trabalhar e outra é pra morar e o outro é pra lazer, isso não existe em cidade nenhuma. Em Brasília que pretendeu ter tudo isso setorizado não funcionou acabou havendo miscigenação, então eu acho que isso aí foi uma evolução, foi constatação na prática de coisas que não funcionavam. Mas essa coisa de hierarquia dos sistemas viários e dos núcleos de bairro era uma coisa que me agradava.

Pergunta - O que você poderia comentar sobre o Plano Massa?

Resposta - O que na verdade minou isso foi o processo de ocupação da avenida desqualificado tipo de ocupação o tipo de comércio. Não foi o comércio de transeunte é o comércio pra vender pro cara que chega de carro, não é o pedestre nunca se formou um eixo de atração. Se tu analisar tudo é o resultado da inoperância, porque não adianta tu planejares coisas que depois não acontecem, quer dizer, falta articulação, falta empenho do poder público e do setor privado pra fazer acontecer, falta competência de gerenciar a cidade no seu processo de desenvolvimento.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE
(MESTRADO)

Entrevista VI

Data: 06/09/08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteta Maria Inês Bay Frydberg

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Quando foi criado o conselho do Plano Diretor de Criciúma?

Resposta - Em oitenta e sete foi quando a gente conseguiu a criação do conselho do plano diretor porque antes tudo era resolvido assim... Os casos omissos deverão ser resolvidos pelo poder executivo (gabinete do prefeito). Depois passou a ser resolvido pelo órgão técnico e depois é que nos criamos o conselho. Não foi fácil pra aprovar esta lei (Conselho) porque sem isso era uma margem que ele tinha de exercer o poder.

Pergunta - O que você poderia comentar a respeito das zonas exclusivamente residencial do plano de 84?

Resposta - ZRE- Eu acho que tudo veio daquele plano de 73 que fazia os núcleos de bairros e as avenidas comerciais na minha interpretação o que não deu certo e que foi gerando uma distorção muito grande é que ali somente tinha incentivos de ocupação, não tinha de uso se fosse comercio embaixo poderia não ter recuo por exemplo, então os caras faziam comercial só para poder ocupar mais.

Parece que os índices eram mais baixos e na hora que foi para a câmara o Nelson teve que fazer que fazer uma série de alterações.

Na época da elaboração do Plano Diretor de 84 foram feitas muitas reuniões. Foi um grupo de arquitetos convidados, quando eu vim morar aqui éramos onze arquitetos na cidade, o Nelson o Fernando o Tasca o Décio o Norberto eu o Altair que era o Prefeito e tinha mais uns três arquitetos eu acho. O Roberto Monteiro. Funcionário da prefeitura ele era de Araranguá é formado se não me engano na UNISINOS.

Na revisão do de 84 a gente era consultado pelos técnicos da prefeitura, com a eleição do Zé Augusto teve toda uma proposta de abertura, tinha uma prefeitura muito boa, era abeto só aos técnicos. Nos já considerava o Maximo.

Até certo ponto o Zé Augusto fez o Projeto Mina 4 quando mudou o governo ai aquilo ficou abandonado tiveram as invasões. No plano de 84 foi debruçados em cima da cidade e repensar estas zonas novas. O dist. Ind. R. Maina, q não se efetivou também, o dist. Na Manaus a Idéia era que surgissem pequenas cooperativas, trabalhar com a questão da mão de obra daqueles bairros ali. Os conselhos já refletiam a abertura dada pela democracia o fim do militarismo e o prefeito passa a delegar pra uma equipe técnica um pouco mais de autonomia Porque isso ra grande poder de barganha política, essa questão dos índices, do potencial construtivo, das localizações das empresas das dos comércios e tal então isso tudo ia pro prefeito como era no primeiro plano.

A questão da homogeneidade das zonas (residenciais) no pd de 73 era teórico não era uma intenção do governo daqui de fazer isso por que era assim que os planos vinham, por que primeiro a gente trabalhava ligado ao GAPLAN que era o gabinete do planejamento do estado. O Paraná-Cidade. A base cartográfica destes planos eram muito precárias. Foi feito um minucioso cadastramento das funções todas e ai houve uma postura que, assim, o que ta feito ta feito não da pra mexer. Então todos eles (pd) não têm previsão de alargamento de novos arruamentos isso é um déficit que foi se acumulando. As previsões de alargamentos elas não são baseadas numa realidade, por exemplo, a Joaquim Nabuco pela situação cadastral, fundiária.

Os textos eram aprovados na câmara e os mapas não eu considero que a dificuldade de abertura da rua Chile era por causa disso, por que na verdade em qualquer lei, é constitucional se tu tens como previsão de ampliação do sistema viário depois tu não tem que desapropriar né? Os mapas não são partes da lei. Estas áreas de projetos especiais mesmo no de 84 ficou muitas coisa para estudos posteriores. Estas eram áreas rurais que estavam relativamente se transformando, ou eram áreas ou com piritá ou com vegetação ou com rio e depois era atropelado por que nunca dava tempo pra fazer estes estudos posteriores e ai tudo isso era resolvido encima do problema criado. Ai então no

de 84 com este grande levantamento topográfico e mais este cadastramento se uma rua tinha a padaria Brasil, por exemplo, ai agente não queria mais que tivesse fábricas ali, não tem mais sentido é continuação do centro e parara. Era feito um corte micro definindo as coisas pontualmente com a intenção de fugir dos conflitos. Não mexe lá se já tem a oficina, nós vamos dizer que da pra ter a oficina. Até aonde? Não só até aqui. Porque ai a gente começa a ver o quanto o estatuto da cidade é pertinente o quanto que ele de fato surgiu de como o planejamento emperrava em determinadas questões por não conseguir por exemplo dar uma outra alternativa ... Ali pode só onde tava aquela fábrica ali.

Mas o de 84 cristalizou uma deformação do de 73. Por que este plano de 73 tinha aquela lógica do exclusivo né? Exclusivamente residencial daí o de 84 entra com preferencialmente, prioritariamente, e ai como esta exclusividade do de 73 não existe em cidade nenhuma. Ai entra a crítica ao planejamento onde cada secretaria faz o seu o cara ia lá e aprovava um bar na garagem tava fora do plano mas tava dentro das condições de aprovação exigidas pelas secretaria da industria e comercio ou finanças ou... Administrativa e tal. Foram definidas as zonas e usos conforme o que a cidade desenhou depois deste plano de 73 que era um plano muito teórico. Muito puro. Mas ao mesmo tempo nos tínhamos aquele conceito cidadão para ai não da pra cidade ser tão exclusiva não da pra ter tantos privilégios pra tão poucos e ao mesmo tempo a gente queria reconhecer que a cidade tinha uma força vital própria. Mas logo em seguida a gente se deu conta desta colcha de retalhos que acabou ficando com zonas e tal. Por que a gente teve muita discussão se o limite do zoneamento era meio de rua ou de quadra. Por que isso causava uma polemica muito grande e a gente terminou usando um misto disso. A gente tentou uniformizar, mas isso e uma das dificuldades de compreensão da população. Este de 84 ficou muito miúdo muito zoninhas. Neste de 99 tinha essa coisa de assumir os centros e os bairros do Rio Maina, Próspera e Pinheirinho e centro com essa centralidades mas tudo isso foi adotado pelo sistema de transporte coletivo atual. Por que a Avenida tinha toda uma proposta de uso o próprio o plano massa na Avenida que seria pra permitir uma peatonalidade uma humanização quando tu retiras o ônibus pro canteiro central tu esvazia o potencia de comercio na calçada. O professor Mascaro ele falou sobre isso, que essa Avenida é uma Avenida de passagem que só desce em alguns pontos e que não precisaria ter aquele terminal do centro. O comercio e primeira necessidade (supermercado) aumenta o fluxo de pessoas o que não é ocaso do comercio no túnel do terminal.

O Casagrande o comerciário ainda era muito pouco ocupado pela proximidade que ele tinha do centro a infra-estrutura, afinal ele é margeado pela estrada primeira de Criciúma. Como os planos foram dando índices só de ocupação ali não houve um planejamento quis se forçar a ocupação daquele espaço dada esta infra-estrutura que já existia ali disponível e a proximidade com o centro, os planos só dão altura, e ocupação e não tem área pública prevista nem área de equipamentos públicos

ou comunitários. Ali daria comum estudo resgatar a questão fundiária de Criciúma. Eu acho que isso tem que vir a tona a gente tem que buscar nos próximos trabalhos a questão dos lotes coloniais e trabalhas essa questão fundiária entorno da própria estrada de ferro que depois vira Avenida como é que era esta estratificação fundiária entorno disso. Ali foram lotes pequenos de costa para avenida que eram pra ser utilizado pela estrada de ferro.

Com relação aos morros, eles estavam nas mãos das minas por que cada um deles era relacionado a uma mina então acho que tinha uma legislação muito vaga sobre isso porque ainda eram áreas de exploração e também porque a gente não tinha propriamente um problema de ares para crescimento. Então essas áreas para estudos posteriores também davam uma... No crescimento, estas eram áreas rurais. Os Cechinel foram ocupando, primeiro com o Hospital que foi puxando de pois eles próprios com os loteamentos deles próprios e ai tem uma negociação que é a Vila Olímpica feita pra abrigar o joguinhos, esta ;área foi negociada doada pela família afim de valorizar o local e levar até lá a Infra estrutura. Igual a questão da Mina 4 da CSN. Doa aquela área e depois a televisão se instala lá encima com aquela força da comunicação e tal e ai então ficou visível que já havia uma ocupação, havia um traçado de vias lá e tal e a gente entendeu que era melhor legislar sobre o morro do que tentar essa preservação por que já havia uma ocupação. Irregular lá em cima, de alto nível mais irregular, que era o loteamento. A gente insistia que era preferível fazer uma lei própria de loteamento para aquela área com baixíssima ocupação. Inicialmente o plano definia o morro todo mas ai tinha a vila olímpica que era uma exceção já tinha levado uma infra-estrutura pra lá também né? Daí a gente entendeu que era melhor do que correr o risco de uma ocupação irregular até de baixa renda. Porque o problema das administrações de Criciúma é porque nunca teve poder de desapropriação como a maioria dos municípios né? E que ai o Estatuto da cidade tenta dar uma corrigida nisso. E também nunca teve de novos aportes de ares públicas nem mesmo do sistema viário. Essa que e a questão

Pergunta - Como vem sendo o seu envolvimento nos planos?

Resposta - Na verdade eu sempre trabalhei a questão mais conceitual e político, da democratização do espaço de ser mais acessível também a população de enfrentar esses problemas mais a gente não trabalhavam como hoje de uma maneira tão explicita assim... Essa questão do poder econômico e pautando as decisões do próprio plano né? Que o embrião disso é nesse de 84. No momento que eu reconheço que já tem um prédio alto aqui então eu vou permitir prédios altos aqui, é porque alguém antes já força a existência deste aqui, muitos deles passavam por aprovações especiais como o próprio Cavaller. Dando esta possibilidade de construir em altura em criciúma o que era

sempre uma dúvida, né? Se a gente tinha tecnologia pra isso. Então dessa forma a indústria imobiliária ia... O Cavaller teve muitas concessões ao longe de toda a história dos planos de criciúma tem a galeria no sub-solo tem esse prédio em altura ali né?

Pergunta - Você poderia falar do Plano Massa?

Resposta - Nada do Plano Massa foi detalhado. Foi um plano aprovado no dia 20, no apagar das luzes de um recesso da câmara. Na verdade faltou detalhamento. Criciúma não tem porte pra implantar aquilo numa extensão tão grande. Porque tinha que pagar a Avenida é sempre este conceito neoliberal que acontece de novo na questão do terminal onde e ainda mais focado com projeto e parceria público privado. E na avenida a idéia já era essa, tinha que fazer a avenida acontecer e ai se oferece índice e não aconteceu por que veio a questão do transporte coletivo pro meio da avenida e ele muda esse uso. E tem a questão fundiária que nunca foi considerada que tinha uns caquinhos de terreno que foi ficando uns pequenos triangulos. E ainda como o rio tangencia a avenida em vários pontos, todo aquele ponto do Pinheirinho antes da BBS da Henrique Lage até lá. Ali como no comerciário é uma limitação que os planos tinha de compreensão e de instrumentos mesmo pra induzir o crescimento.

Pergunta - O que você pode falar com relação às Áreas para Estudos Posteriores do plano de 84?

Resposta - Mina 4- também tinha uma intenção subjacente de expandir a infra estrutura para valorizar os terrenos dos interstícios né? Eu acho que hove um movimento grande pré valorizar ali da própria carbonífera. Foram sendo desaguadas no mercado algumas terras delas para resolver os problemas financeiros deles né? E as de estudos posteriores ali, no meu entendimento era pra não toca ali que era de alguém influente.

A gente começou a perder território (Forquilha) e ai esses vazios ficaram muito grandes.

Pergunta - Qual o contexto no período da elaboração do Plano de 84?

Resposta - Em 84 com a abertura política ai começa os movimentos populares a reclamar das questões do caminhão passando da poluição e tal e ai também já começa surgir um outro movimento onde nesta mesma prefeitura do Zé Augusto tinha um líder mineiro que era o Jorge Feliciano que

trabalhava com as comunidades mineiras e já começa essa coisa das tensões vim a público por que aí já porque antes elas eram tratadas no âmbito das carboníferas e com isso começam a se tornar um problema público. A questão das ruas, por exemplo, não asfaltadas, o caminhão pingando levantando poeira de piritita nas ruas e essas questões passam a vim pro público e passa a ser um problema social. Deixa de ser só a briga pelo salário pelas melhores condições do mineiro. Daí isso fica muito visível a gente começa enxergar não sabia nem o que fazer com uma área dessa.

Eu considero que esse governo do Zé Augusto foi super marcado pra história de Criciúma, isso é parte do estudo de dissertação da Janete Tricketts. Eu acho que ele foi marcante nessa questão da urbanização por que ele traz a discussão toda da questão da cidade reuniu muitos técnicos na prefeitura foi a época que talvez a prefeitura tenha concentrado técnicos cabeça pensantes de todas as áreas debruçados sobre as questões sociais mesmos e o Zé Augusto com uma visão política mais também com a consciência da responsabilidade técnica e eu considero que deu uma mexida na consciência cidadã da cidade da população.

Nessa época a gente conseguiu uma questão que era “o município passou a ter o direito de legislar sobre as suas próprias especificidades e daí foi que a gente consegue trazer a questão da legislação ambiental pro âmbito do município”. Aqui a gente já tinha essa discussão e já começa esta prática depois disso na constituição vira generalizado.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA – UFSC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA, URBANISMO E HISTÓRIA DA
CIDADE
(MESTRADO)

Entrevista VII

Data: 11/ 09/ 08

Finalidade: Dissertação de Mestrado

Entrevistado: Arquiteto Giuliano Elias Colossi

Entrevistador: Éder Pereira Porto

Pergunta - Houve algum plano ou projeto para Criciúma anteriormente a 1950?

Resposta - De acordo com relatos históricos das informações que nos obtivemos de algumas bibliografias, no início do século XX uma equipe de topografia veio ao sul do estado para projetar o desenho do traçado viário de Tubarão, Ararangua e Criciúma. Este trabalho foi feito em Tubarão e Ararangua, em Criciúma não foi feito porque aqui eles não foram bem recebidos pela população local. Daí derivou todos os problemas que nos temos em relação ao trânsito, porque não foi projetado. As ruas forma sendo os caminhos da mineração, seguindo também a própria topografia da cidade, não houve nenhum projeto de colocação de uma malha ortogonal, com exceção de alguns loteamentos que foram feitos a partir dos anos sessenta.

Pergunta - Qual a sua principal crítica quanto ao processo de revisão participativa do plano de 99?

Resposta - Guerra entre técnico e população dizendo que o técnico não fez nada. Se acha que o Estatuto da Cidade vai resolver alguma coisa, ele vai sim começar a resolver, só que não vai resolver tudo. Agora o que é muito complicado é lidar com esta população que vem totalmente incapacitada de conversar sobre qualquer assunto técnico, não tem capacidade, então o que adianta

ficar conversando sobre índice de aproveitamento explicar incessantemente o índice, fazer infinitos desenhos e nunca conseguir que a pessoa entenda. Naturalmente ele não foi ensinado, não passou por uma faculdade e arquitetura de engenharia ou de qualquer aprendizado técnico, ele não tem a capacidade de ver a cidade em 3 dimensões ele sabe dos problemas que acontece na rua dele, ela não sabe o que a redução do índice de aproveitamento vai trazer pra uma região ou pra cidade.

Quem tem a vinculação técnica ou a responsabilidade técnica, e o técnico e não a população. A palavra final ainda é a palavra do técnico, eles não entendem isso por que o Estatuto não é claro, pra dizer isso. O que a gente vê aqui sabe o que é? A população coloca que o problema acontece na frente de suas casas é o maior problema que existe na cidade eles não conseguem ver a cidade inteira. Também não existe uma metodologia, não existe uma metodologia pronta pra se fazer o plano diretor, cada cidade adota uma metodologia, e aí o que acontece... as pessoas as vezes, gente mau intencionada na cidade querem copiar modelos de equipes que fizeram em outra cidade e acham que a partir daí conseguem resolver todos os problemas.

Na verdade, cada cidade é uma característica diferente. Também a própria questão do ministério das cidades fica escolhendo equipes vinculadas a "A", "B" ou "C" para eles serem os únicos capazes de fazer projetos, ou fazer planos diretores em várias cidades. E realmente ficam novamente planos para segurar porta, pro porta não bater com vento, pra servir pra calço de prefeitura.

365.122.5
P839p

Porto, Éder Pereira

Planos diretores e (re) produção do espaço urbano no município de Criciúma: a produção da cidade e sua regulação legal / Éder Pereira Porto. - Criciúma : do autor, 2008.

225p.: il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Centro Tecnológico.

Orientador: Lino Fernando Bragança Peres

1. Plano diretor - Criciúma. 2. Expansão urbana - Criciúma.
3. Legislação urbana.
I. Título.

CDU. 2ed