



**ANDRÉ HENRIQUE PAVAN DE MATTOS**

**O PLANO DIRETOR DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC  
E O DIREITO À CIDADE**

**Balneário Camboriú**

**2022**

**ANDRÉ HENRIQUE PAVAN DE MATTOS**

(contato@andredemattos.com.br)

**O PLANO DIRETOR DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC  
E O DIREITO À CIDADE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito, do Centro Universitário UNIAVAN, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Prof. Orientador(a): Doutor Ismael Francisco de Souza

**Balneário Camboriú**

**2022**

# O PLANO DIRETOR DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC E O DIREITO À CIDADE<sup>1</sup>

**André Henrique Pavan de Mattos<sup>2</sup>**

**Ismael Francisco de Souza<sup>3</sup>**

## RESUMO

O presente estudo possui como tema central o exame do Plano Diretor de Balneário Camboriú/SC e o Direito à Cidade, analisando se ele possui a capacidade de limitar o direito privado de construir como forma de garantir o direito à cidade da coletividade. Os objetivos específicos são: Compreender o direito à cidade como direito fundamental; contextualizar o município de Balneário Camboriú; e, analisar o Plano Diretor de Balneário Camboriú em suas limitações ao direito de construir, considerando o direito à cidade da coletividade. O problema central traz a seguinte questão: Se é fato que existe a previsão constitucional do direito à propriedade e, em sua consequência, do direito de construir daquele que possui uma determinada propriedade, de outro lado também existe o Direito à Cidade, que é coletivo e que, mesmo indiretamente, também encontra previsão na constituição brasileira. Diante de direitos aparentemente tão antagônicos, há como, a partir do exemplo de Balneário Camboriú, com seus enormes arranha-céus, estabelecer um limite aos interesses individuais para defender a coletividade? O Plano Diretor de Balneário Camboriú é capaz de fazer isso? Para buscar as respostas, o texto foi dividido em três partes: O direito à cidade como direito fundamental; Balneário Camboriú: o surgimento da Dubai brasileira; O plano diretor como garantia de acesso ao direito à cidade. Pelo trabalho realizado se chega à conclusão de que o plano diretor só será garantidor do direito à cidade se houver uma nova compreensão por parte de gestores e moradores, transformando-o num documento verdadeiramente norteador do desenvolvimento de Balneário Camboriú/SC.

**Palavras-chave:** Plano Diretor. Direito à Cidade. Direito de Construir. Balneário Camboriú.

---

<sup>1</sup> Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito, do Centro Universitário Avantis – UNIAVAN em 2022/1.

<sup>2</sup> Acadêmico(a) do curso de Direito. E-mail: contato@andredemattos.com.br

<sup>3</sup> Doutor em Direito pela Universidade de Santa Cruz do Sul - RS (UNISC); Professor do Curso de Direito do Centro Universitário Avantis - UNIAVAN. Professor e pesquisador Permanente do Programa de Pós-Graduação - Mestrado em Direito e da graduação em Direito na Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Líder do Grupo de Pesquisa: Direito da Criança e do Adolescente e Políticas Públicas. Pesquisador do Núcleo de pesquisa em Política, Estado e Direito (NUPED). E-mail: ismael.souza@uniavan.edu.br.

## THE MASTER PLAN FOR BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC AND THE RIGHT TO THE CITY

### ABSTRACT

The present study has as its central theme the examination of the Master Plan for Balneário Camboriú/SC and the Right to the City, analyzing whether it has the ability to limit the private right to build as a way of guaranteeing the collective right to the city. The specific objectives are: Understanding the right to the city as a fundamental right; contextualize the municipality of Balneário Camboriú; and analyze the Master Plan for Balneário Camboriú in its right to build limitations, considering the right to the city of the collectivity. The central problem raises the following question: If it is a fact that there is a constitutional provision for the right to property and, as a consequence, the right to build for the person who owns a certain property, on the other hand, there is also the Right to the City, which is collective and which, even indirectly, is also provided for in the Brazilian constitution. Faced with such apparently antagonistic rights, is there a way, based on the example of Balneário Camboriú, with its huge skyscrapers, to establish a limit on individual interests to defend the collectivity? Is the Master Plan for Balneário Camboriú capable of doing this? To search for the answers, the text was divided into three parts: The right to the city as a fundamental right; Balneário Camboriú: the emergence of Brazilian Dubai; The master plan as a guarantee of access to the right to the city. Based on the work carried out, it is concluded that the master plan will only guarantee the right to the city if there is a new understanding by both rulers and residents, transforming it into a truly guiding document for the development of Balneário Camboriú/SC.

**Keywords:** Master Plan. Right to the City. Right to Build. Balneário Camboriú.

### 1 INTRODUÇÃO

Nesse estudo será examinado o Plano Diretor de Balneário Camboriú/SC e o seu papel na garantia do Direito à Cidade. A pesquisa se justifica diante do evidente crescimento acelerado do município litorâneo, principalmente em relação à alta taxa de verticalização que tem sofrido, tornando-se inclusive motivo de destaque na imprensa nacional.

O luxo dos novos empreendimentos e a valorização dos apartamentos contrasta com uma série de problemas bastante conhecidos de moradores e turistas, tais como o trânsito difícil, a falta de água, especialmente durante os meses de alta temporada (no verão), e, por mais contraditório que pareça à primeira vista, a dificuldade de trabalhadores em encontrar alternativas para moradia.

A partir dessas observações, será analisado se o Plano Diretor possui a capacidade de limitar o direito privado de construir como forma de garantir o direito à cidade da coletividade. Os objetivos específicos são: Compreender o direito à cidade como direito fundamental; contextualizar o município de Balneário Camboriú; e

analisar o Plano Diretor de Balneário Camboriú em suas limitações ao direito de construir, considerando o direito à cidade da coletividade.

O problema central traz a seguinte questão: Se é fato que existe a previsão constitucional do direito à propriedade e, em sua consequência, do direito de construir daquele que possui uma determinada propriedade, de outro lado também existe o Direito à Cidade, que é coletivo e que, mesmo indiretamente, também encontra previsão na constituição brasileira. Diante de direitos aparentemente tão antagônicos, há como, a partir do exemplo de Balneário Camboriú, com seus enormes arranha-céus, estabelecer um limite aos interesses individuais para defender a coletividade? O Plano Diretor de Balneário Camboriú é capaz de fazer isso?

Para buscar as respostas, o texto foi dividido em três partes: Na primeira é feita uma reflexão sobre o significado do termo “Direito à cidade”, seu surgimento e como ele pode ser considerado hoje, pela legislação brasileira, como um direito fundamental.

Na segunda parte, busca-se compreender e descrever como se deu o processo de desenvolvimento de Balneário Camboriú, cidade do litoral catarinense que é destaque nacional como “a Dubai brasileira”, em alusão aos prédios cada vez mais altos, característica também da cidade mais populosa dos Emirados Árabes.

Finalmente, na terceira etapa, será realizada uma análise do plano diretor como instrumento de garantia de acesso ao direito à cidade, verificando-se quais são as principais desse tipo de plano e como fazer para que ele seja efetivamente respeitado.

## 1.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Sobre os procedimentos metodológicos acerca da caracterização da pesquisa, o presente trabalho possui natureza básica, pois busca aprofundar o conhecimento acerca de um determinado tema, no caso, a relação entre o direito à cidade e o direito privado de construir.

Pretende-se observar a teoria existente sobre o assunto e como ela foi incorporada à legislação de Balneário Camboriú/SC, mais especificamente o Plano

Diretor da cidade, a fim de permitir uma maior compreensão de seus conceitos e significados.

O método de trabalho adotado será o qualitativo, uma vez que não se busca quantificar aspectos relacionados aos conteúdos estudados, mas sim analisar subjetivamente os conceitos sobre o direito à cidade, o direito à propriedade, interesses coletivos, entre outros. O pesquisador fará as interpretações das informações coletadas de forma verificar se há a aplicação (ou não) dos vários conceitos na elaboração do plano diretor do município, com base na sua compreensão e não em números ou cifras estatísticas.

Quanto aos objetivos, o estudo se caracteriza como descritivo, com a intenção de demonstrar o que o plano diretor apresenta de alternativas que contemplem o direito à cidade e quais as foram as modificações que ele sofreu nesse sentido com o passar do tempo. Essa análise permitirá uma maior compreensão quanto ao assunto e poderá servir de base para que novos estudos sejam realizados, quem sabe até permitindo, no futuro, ações práticas.

Já as técnicas utilizadas serão a pesquisa bibliográfica, que permitirá fazer um levantamento acerca dos conceitos e definições já elaborados quanto ao direito da cidade e o direito privado de construir, principalmente, e o estudo de caso, uma vez que ela se concentrará na análise do plano diretor da cidade de Balneário Camboriú/SC.

## **2 O DIREITO À CIDADE COMO DIREITO FUNDAMENTAL**

No século passado ocorreu, em todo o mundo, uma forte urbanização, ou seja, o crescimento cada vez maior e mais rápido das cidades e a saída do homem do campo. No Brasil, a população urbana saltou de 44,7% do total na década de 1960, para cerca de 84,4%, em 2010, segundo o Censo Agropecuário do Instituto Brasileiro de Pesquisa e Estatística - IBGE (2010).

Essa realidade parece cada vez mais consolidada, uma vez que mesmo no período entre 2003 e 2010, em que houve um forte movimento de assentamentos de trabalhadores sem-terra, que totalizou mais de 721 mil famílias no Brasil, as grandes propriedades (onde a automatização diminui a necessidade de trabalhadores) é que

tiveram um aumento real de 4,5% em suas áreas, de acordo com dados do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA. (NASCIMENTO, *et. Al.*, 2017).

Se a urbanização é, então, irreversível, torna-se cada vez mais importante discutir esse fenômeno, sua formação e a forma como se dá o convívio entres os seres humanos nesse espaço. “O surgimento das cidades remonta aos tempos antigos” (CASTRO, 2018, p. 179). Até meados do século XVI, porém, elas eram construídas no entorno dos castelos e tinham como objetivo e preocupação principais garantir a segurança contra a invasão por outros povos. Havia dentro dos muros pequenas plantações e criações de animais (HERZOG, 2013).

Depois disso, em alguns países da Europa como Itália e França, foram surgindo novos modelos de desenvolvimento urbano. “A cidade medieval de Paris sofreu as primeiras grandes intervenções, com a derrubada das muralhas e abertura de grandes bulevares, orientando seu desenvolvimento até o presente” (HERZOG, 2013, p. 37). Esse processo se deu em razão e, embora pareça contraditório, também como causa, do fim do feudalismo e início da sociedade capitalista (CASTRO, 2018).

Na América Latina, porém, o processo de urbanização não teve o mesmo desenvolvimento.

Aqui viviam os povos indígenas, em sociedades primitivas com níveis de desenvolvimento desigual, como por exemplo, as sociedades dos Incas, dos Astecas, dos Maias e dos nativos brasileiros. A chegada do Europeu interrompe esse desenvolvimento natural a partir do processo de ocupação do território americano, quando tem início o surgimento das cidades. (CASTRO, 2018, p.181).

Em solo brasileiro isso ocorreu de forma muito acelerada e tardia. “O primeiro surto industrial entre nós, que atingiu proporções significativas, coincidiu com os primeiros tempos da República” (LOPES, 2008, p. 12). Antes da industrialização, as cidades eram muito pequenas e a população vivia maciçamente na área rural. Apenas os barões do café e os pequenos comerciantes se estabeleciam nas “vilas”.

Na perspectiva de Lopes (2008, p. 19) “As indústrias que surgem são principalmente as alimentícias e têxteis, para as quais (...) a proximidade do mercado consumidor é de grande relevância”. Assim, estavam dadas as condições para o estabelecimento dos centros urbanos, que sofreram um crescimento bastante rápido.

O número de cidades no país com mais de 100 mil habitantes era de apenas 28, em 1960, e já ultrapassava 95 em 1980. Em 1991, 183 municípios contavam com essa quantidade de moradores. (SANTOS, 2008).

A velocidade com que houve o crescimento urbano e o fato desse desenvolvimento ter se dado a partir da “lógica de produção e reprodução de cunho capitalista, com a conseqüente funcionalização da vida” (Oliveira, Silva Neto, 2020) gerou uma série de desafios e de problemas urbanísticos a serem enfrentados. A prioridade, invariavelmente, acabou sendo o interesse comercial de grandes incorporadoras, ou mesmo a decisão isolada de algum proprietário de terra de transformar o seu terreno em loteamento.

Não houve na urbanização brasileira, como não ocorreu em grande parte das cidades do mundo, uma preocupação com o bem-estar dos moradores durante o crescimento desses espaços. Nem mesmo as cidades que foram planejadas e construídas durante as décadas de 1940, 1950 e 1960, quando já se discutia mais fortemente o desenvolvimento urbano no país, fugiram a essa regra. Em seus planos iniciais, houve a busca por espaços amplos, arborizados e, ao mesmo tempo, o cuidado de criar regiões em que há prédios residenciais e espaços comerciais próximos, evitando o deslocamento dos moradores pelo menos para as atividades mais corriqueiras. Mas logo esses cuidados foram deixados de lado.

Foi assim em Maringá, cidade do norte do Paraná, surgida no início dos anos 1940. Pensada inicialmente de acordo com o modelo de Howard (2002) com grandes áreas verdes, avenidas largas e espaços de lazer, sucumbiu “por volta de 1946, aprovando loteamentos com até 20 quilômetros de distância do núcleo central, além do surgimento de loteamentos menores e irregulares, vias estreitas, ausência de áreas verdes e sem equipamentos urbanos”. (SILVA; LIMA, 2021, P. 45). Hoje, embora ainda exista toda uma divulgação por parte da prefeitura daquela cidade sobre suas qualidades, a verdade é que existem grandes bolsões de pobreza.

Na mais famosa cidade planejada brasileira, infelizmente a situação não é muito diferente. Brasília, construída para ser a capital de um novo Brasil, moderno e desenvolvido, inaugurada em 1960 com seu Plano Piloto projetado por Lúcio Costa, famosa pelos prédios de Oscar Niemeyer, considerada Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco em 1972, também sofre com o crescimento desordenado e a disputa por territórios.



Apesar dos núcleos que surgiram fora da área projetada por Lucio Costa, em uma nítida manutenção do Plano Piloto para poucos, Brasília fica sem um claro planejamento urbano por alguns anos. O resultado foi um modelo monocêntrico, apesar de polinucleado: diversos núcleos distantes do local de convergência dos fluxos, que se convertem em bairros-dormitório polarizados pela área planejada por Lucio Costa (COELHO, 2017, p.28).

Essa questão das cidades dormitório (que no caso de Brasília são as chamadas cidades “satélite”, já que se trata de um Distrito Federal, com organização política diferenciada) gera uma infinidade de problemas, pois elas não geram movimento suficiente para o surgimento de uma atividade econômica mais pujante e isso, paralelamente, implica numa enorme sobrecarga aos sistemas de transporte da região, visto que todos os dias uma massa enorme de trabalhadores precisa se deslocar até os locais onde existem os empregos e, no final da tarde, retornam também em horários bastante semelhantes.

O fato de os empregos mais bem remunerados estarem no Plano Piloto pode ser também um indicativo da desigualdade de acesso à cidade: parte da população, para conseguir empregos mais bem remunerados, submete-se a grandes deslocamentos diários. A situação reduz o tempo livre dessa população e impacta diretamente a condição de vida, pois menor tempo livre pode significar, por exemplo, menor tempo para o lazer (COELHO, 2017, p.163).

Até em Palmas – TO, cidade surgida apenas em 1989 e construída para ser a capital do estado do Tocantins essa lógica foi seguida. Problemas básicos, como “a inexistência de calçadas e as grandes distâncias esvaziaram o trânsito de pedestres, os quais se arriscam da disputa do espaço com os veículos” (CARVALHÊDO, 2011, p. 68). Além disso, a “especulação imobiliária urbana, ora conduzida pelo município, pelo Estado e pelas incorporadoras, tornou-se uma estratégia de supervalorização das áreas centrais, transformando a periferia em única alternativa à população pobre” (CARVALHÊDO, 2011, p. 82).

No litoral, o avanço urbano tem sido ainda mais rápido e caótico, pois o espaço é restrito e, portanto, os que o ocupam são “privilegiados”. Isso aumenta a busca por morar “perto do mar”, o que também inflaciona os valores dos terrenos e, conseqüentemente, diminui a disponibilidade de espaços para outros fins que não o comércio e moradia daqueles que podem dispor de pequenas fortunas por um apartamento. Os trabalhadores, por outro lado, são segregados a espaços menos valorizados e precisam se deslocar diariamente para conseguirem acesso a serviços públicos, como transporte, saúde e educação que não se encontram próximos de suas residências. (BORELLI, 2007)

Foi nesse sentido que surgiu o conceito de “direito à cidade”, apresentado por Lefebvre, em obra de mesmo nome. Ele “[...] manifesta-se como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar [...] à apropriação (bem distinto do direito à propriedade)” (LEFEBVRE, 2011, p. 134).

David Harvey, também no sentido de buscar uma definição para o “direito à cidade” faz a seguinte reflexão:

A questão de que tipo de cidade queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos desejamos. O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. (HARVEY, 2012, p.74).

Trata-se, então, de um direito coletivo, portanto, embora se reconheça que deve ser permitido a cada habitante, independentemente de sua classe social, ou do bairro em que resida. Inclui a necessidade de espaços de convivência, de habitação, de lazer, de trabalho, de transporte, de expressão, entre outros (OLIVEIRA, SILVA NETO, 2020).

Harvey, inclusive, aborda essa questão do direito à cidade sob um prisma político bastante posicionado e que certamente seria considerado por muitos como sendo radical, já que afirma que

“Somente quando se entender que os que constroem e mantêm a vida urbana têm uma exigência fundamental sobre o que eles produziram, e que uma delas é o direito inalienável de criar uma cidade mais em conformidade com seus verdadeiros desejos, chegaremos a uma política do urbano que venha a fazer sentido. (HARVEY, 2014, p.21)

De qualquer forma, o que ocorre é que o direito à cidade foi ganhando cada vez mais espaço nos debates acerca da urbanização e vem sendo considerado em diversos espaços, sempre buscando um maior aprofundamento e meios de garantir a realização de freios à urbanização que respeitem mais os direitos coletivos e coloquem num plano um pouco menos destacado os interesses dos grandes empresários e proprietários de terra.

No V Fórum Social Mundial ocorrido em Porto Alegre, em 2005, foi construída uma “Carta Mundial pelo Direito à Cidade”. Nela, o termo foi definido como “[...] o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de sustentabilidade,

democracia, equidade e justiça social”. O documento previa ainda “princípios e fundamentos estratégicos do direito à cidade” dentre os quais destacam-se a “função social da cidade e da propriedade urbana” e o “compromisso social do setor privado”, ambos diretamente ligados ao tema que será abordado no presente artigo, quando da análise de limitações à propriedade privada como forma de garantir o direito à cidade da coletividade.

Outra importante ocasião em que o tema foi discutido foi o X Foro Ibero-americano de Governos Locais, de Quito, que aconteceu em 2016. Na “Declaração de Quito” destacou-se a importância de se buscar desenvolver “as cidades enquanto cenários de cultura de paz contra a violência”, de forma a permitir que projetos bem-sucedidos em determinados locais sejam levados a outros, estabelecendo uma “cooperação integral entre as cidades”. (CAU/BR, 2016)

Nos dias que se sucederam ao Foro, também em Quito, aconteceu a Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III). Em seu documento final intitulado “Declaração de Quito sobre Cidades Sustentáveis e Assentamentos Humanos para Todos”, especificamente com relação ao “direito à cidade”, em seu 11º parágrafo está disposto o seguinte:

Compartilhamos uma visão de cidades para todos, referindo-nos à igualdade de usos e usufruto das cidades e dos assentamentos humanos, buscando promover a inclusão e garantir que todos os habitantes, das gerações presentes e futuras, sem discriminação de qualquer espécie, possam habitar e produzir cidades e assentamentos humanos justos, seguros, saudáveis, acessíveis, resistentes e sustentáveis, para promover a prosperidade e a qualidade de vida para todos. Observamos os esforços de alguns governos nacionais e locais para consagrar esta visão, denominada Direito à Cidade, em suas legislações, declarações políticas e cartas. (CAU/BR, 2016)

Trata-se, portanto, do reconhecimento do direito à cidade como algo que deve ser buscado e garantido inclusive a partir das Nações Unidas.

Na legislação brasileira, algumas décadas antes, embora não apareça de forma direta a expressão “direito à cidade”, já se podia afirmar que havia várias leis nesse sentido. É o que se verifica, segundo Mello (2017, p. 07):

A Lei n. 7.347/85, que regula a ação civil pública especialmente para proteção de direitos coletivos, prevê, na lista de direitos e interesses a serem tutelados pela ação, a lesão à ordem urbanística (artigo 1º, VI). Em que pese cuidar-se de um conceito jurídico indeterminado, parece possível reconhecer que “ordem urbanística” é uma metonímia para se referir à própria “cidade”, razão pela qual a lei mencionada autoriza o ajuizamento de ação civil pública para proteção do direito coletivo à cidade, o que eleva a

“cidade” (ou seja, a “ordem urbanística”) a um bem juridicamente tutelado pelo direito positivo brasileiro.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225 assevera que “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (BRASIL, 1988). Percebe-se então, que mesmo que não esteja colocado de forma literal o “direito à cidade”, que há a preocupação do constituinte em garantir aos indivíduos direitos como a “qualidade de vida”. De outro lado, impôs-se à coletividade e ao poder público a tarefa de garantir esses direitos.

Foi nessa mesma intenção que surgiu, algum tempo depois, o “Estatuto da Cidade”, através da lei nº 10.257/2001. Essa legislação “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental” (BRASIL, 2001).

Assim, o “direito à cidade” é algo que já ultrapassou os limites da academia, sendo assegurado, direta ou indiretamente, em diversas legislações no Brasil, como forma de se garantir o respeito a diversos direitos dos habitantes das cidades. Esse conceito, assim, deve ser considerado por qualquer administrador público e precisa ser respeitado em qualquer atividade relacionada à criação de leis e regras que prevejam o desenvolvimento urbano.

Nesse mesmo sentido, embora o constituinte tenha expressamente garantido o direito à propriedade privada (art. 170, II), fez questão também de instituir o conceito da “função social da propriedade” (art. 5º, XXIII, art. 170, III, art. 182 e 186). Isso significa que, assim como todos os demais direitos garantidos pela carta de 1988, a propriedade privada não pode ser vista como um direito absoluto. Ela precisa ser exercida de forma a garantir a sua função social, ou seja, precisa servir a interesses que ultrapassam àqueles meramente econômicos. Isso porque:

O processo histórico e a complexidade das atuais cidades, local de convívio da maior parte da população, não permite mais uma visão puramente individualista da propriedade nele inserido, como aquela identificada na ordem liberal. A propriedade imobiliária agora deve se adaptar às necessidades produzidas para o bom convívio e o bem-estar coletivo em todas as cidades. (GUERREIRO, 2020, N.P.)

Para assegurar que esse raciocínio se cumpra, a Constituição instituiu e o Estatuto da Cidade regulamentou a importância da realização do Plano Diretor de

cada município. Nele ficam dispostos todos os limites que o poder público estipulará aos particulares, como o estabelecimento de áreas onde são permitidas apenas unidades habitacionais, outras comerciais e/ou de uso misto, aqueles espaços que devem ser reservados para a preservação, além da organização das malhas viárias, de drenagem, redes de abastecimento, entre outros.

Esse Plano Diretor não pode (ou não deve) ser realizado e/ou modificado levando-se em conta os interesses individuais de um empreendedor, ou mesmo de um segmento, como o da construção civil. Ele precisa ser feito de forma transparente e contando com a efetiva participação popular, porque irá determinar para onde as cidades crescerão e de que forma. Deve prever espaços públicos de lazer, áreas de interesse social, formas de diminuir a necessidade de deslocamento das pessoas.

### **3 BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC: O SURGIMENTO DA “DUBAI BRASILEIRA”**

Balneário Camboriú é uma cidade do litoral de Santa Catarina e possui apenas 46,244 Km<sup>2</sup>, limitando-se ao norte com o município de Itajaí, ao leste com o Oceano Atlântico, ao sul com o município de Itapema e à oeste com o município de Camboriú, do qual se emancipou em 1964 (IBGE, 2010).

O tamanho reduzido do município (ocupa menos de 10% da área da capital, Florianópolis) e a orla da praia central com pouco mais de 6 km de extensão certamente ajudam a explicar a concentração de prédios altos, mas não podem ser vistas como a única, nem talvez a principal explicação para o fenômeno. Isso porque cidades próximas, algumas até menores, como Bombinhas, com seus apenas 36 km<sup>2</sup>, não chegam nem perto de ter a mesma ocupação. Para explicar o desenvolvimento da cidade, é preciso voltar ao início do século passado.

[...] datam de 1926 as primeiras casas de veraneio construídas na Praia de Camboriú pelos teuto-brasileiros do Vale do Itajaí, iniciando o hábito das excursões de fins de semana. Em 1928, já com um relativo crescimento do turismo e para atender a esta demanda, Jacó Alexandre Schmidt instalou o primeiro hotel na cidade, chamado Strand Hotel, desencadeando o processo de acumulação pelo terceiro setor na orla (FLORES, 2015, p. 84)

Devido à 2ª Guerra Mundial, no entanto, houve um período em que esse desenvolvimento da cidade ficou estagnado. Entre 1948 e 1951 foram requeridas apenas 30 construções na região, que passou de 41 para 71 casas. Em 1952,

porém, houve um salto para 620 construções requeridas. O turismo passava então a ser uma importante atividade econômica (CORRÊA, 1985 p. 82).

A área central da orla passa ter sua ocupação expandida com o auxílio da Avenida do Telégrafo/Avenida Brasil. Não havia uma noção de planejamento da totalidade da orla e a malha era definida por interesses imobiliários privados, se adaptando aos limites naturais do sítio e se expandindo pela restinga seca e úmida, evitando as áreas pantanosas da ponta sul, próximas ao Rio Camboriú. A predominância do desenho se dava perpendicular à orla e à Avenida Brasil (a segunda via longitudinal da praia), seguindo a malha “espinha de peixe”, com poucas transversais (paralelas à praia) no sentido de seus comprimentos (FLORES, 2015, p. 94).

Em 1959, com a criação do Distrito de Praia de Camboriú surgiu também a Avenida Atlântica, que “valorizou os lotes à beira-mar e a propriedade na orla passa a se tornar cada vez mais um símbolo de prosperidade econômica e diferenciação social” (FLORES, 2015, p. 97). Ela só se completou no início da década de 1970. Mas foi em 1963 que a então Câmara de Camboriú aprovou o projeto 5/63, que isentou da cobrança de imposto predial toda construção com mais de quatro andares, constituindo-se no primeiro estímulo à verticalidade na orla. No ano seguinte houve a emancipação, que originou o município de Balneário Camboriú.

Embora criada a partir da lei 4.592/64, foi em 1971 que a rodovia BR-101 foi inaugurada em Santa Catarina. Já durante a sua construção e em razão dela houve um desenvolvimento ainda maior e mais acelerado de Balneário Camboriú, pois a cidade foi ligada de forma mais decisiva a outras importantes regiões do estado e, principalmente, ao restante do país. Para tentar organizar esse crescimento foi aprovado em 1970 o “Plano de Urbanização de Balneário Camboriú e suas normas ordenadoras e disciplinadoras”, através da lei 128/1970.

Em sua maior parte, devido às necessidades da época, esta lei regulava os loteamentos e a urbanização de antigos lotes rurais, ambos ainda em expansão. Quanto às edificações, exigiam-se pela municipalidade taxas de ocupação mínimas e os recuos frontais (4 metros) e laterais (1,5 ou 2,5 metros), regras que se modificarão nos códigos mais atuais, que permitem 100% de ocupação do térreo e andares de garagem, sem quaisquer afastamentos. [...] Esta lei já não aplicava limites de gabarito para as edificações (como nos dias atuais), e a verticalidade era liberada em qualquer zona do Município (FLORES, 2015, p. 101-102).

Em 1974 o primeiro “Plano Diretor do Município”, instituído pela lei 299/1974 revogou a lei anterior e trouxe novas diretrizes para a ocupação do solo da cidade.

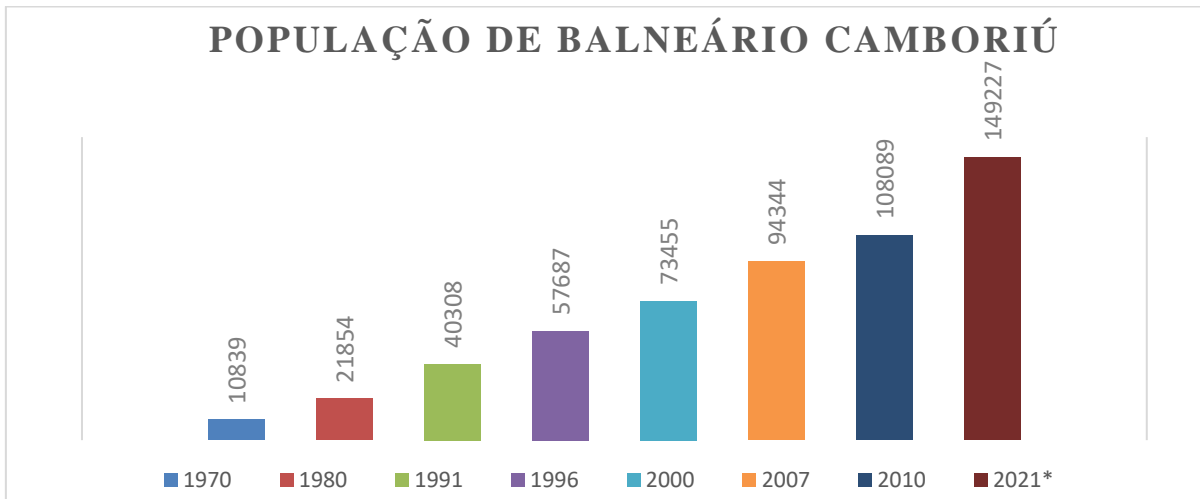
Na Avenida Atlântica eram exigidos recuos frontais, de fundos e laterais, que aumentavam de acordo com o número de pavimentos, chegando até os

30 metros de recuo frontal – para o número máximo de pavimentos autorizado: 20 andares –, sendo 6 metros o afastamento mínimo. Realidade completamente diferente do Plano Diretor atual, com ocupação total das extremas na base da edificação, atendendo exclusivamente aos interesses imobiliários (FLORES, 2015, p. 103)

A década de 1980 é conhecida pelos economistas brasileiros como a “década perdida”. Entre os problemas ocorridos estavam a inflação e a desvalorização da moeda brasileira (ANGÉLICO e LUCCCHESI, 2017). Para Balneário Camboriú, no entanto, o que se viu foi uma oportunidade, porque o investimento imobiliário passou a ser visto como mais seguro e a cidade também passou a receber investimentos internacionais, principalmente de argentinos. Em 1989 é aprovada a lei 885/1989 que novamente extingue o limite de 20 andares para os prédios da região da avenida Atlântica e, mais importante e surpreendente, oferece a possibilidade de “regularização de edificações em situação irregular”. Isso permite a aprovação de edifícios que já estavam em construção desrespeitando a legislação vigente.

A década seguinte consolida a expansão imobiliária da cidade. Já em 1997 surge a lei 1677, em mais uma tentativa de enfrentar os problemas de mobilidade que vinham se agravando. Ela trazia algumas regras e restrições maiores, como exigência de metragens mínimas para as unidades habitacionais e número de garagens por apartamento. Nem mesmo aí, porém, houve um enfrentamento maior às outras limitações da cidade e que garantissem um melhor convívio entre as pessoas. O foco quase que único eram as necessidades da construção civil. Não surgiram propostas de áreas públicas, transporte coletivo, nenhum outro aspecto foi abordado.

Foi a partir dos anos 2000, porém, que os números de Balneário Camboriú sofreram os maiores saltos. O IBGE registrava 73.455 habitantes em 2000, 108.089 em 2010 e agora são cerca de 149.227, segundo estimativas de 2021. Esse crescimento e a busca das construtoras por maiores aproveitamentos dos terrenos existentes, levou os edifícios cada vez mais para cima. Hoje não são poucas as torres que ultrapassam os 40, 50 andares.



Fonte: IBGE, 2010 (\* População de 2021 é estimativa)

Atualmente a cidade se coloca como um destino turístico internacional, com uma atividade econômica independente do verão, atrativos dos mais variados (embora quase todos privados) e detém a marca de metro quadrado mais caro de Santa Catarina, superando a capital Florianópolis, e o terceiro maior do país, atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro, segundo o índice “FipeZap” da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe, 2021).

O poder público comemora esses dados e, cada vez mais, organiza seus esforços no sentido de “facilitar” e “contribuir” para que esse modelo continue sendo executado, sem maiores debates ou questionamentos sobre a sua sustentabilidade.

O recente alargamento da faixa de areia da praia central reforça esse movimento. Divulgado pela prefeitura como um acontecimento histórico, com direito a página oficial na internet específico para o acompanhamento da obra em tempo real, o empreendimento custou R\$ 66,8 milhões de reais só na primeira parte, que incluía o aterramento, e ainda investirá muito dinheiro em todo o projeto de revitalização (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2021).

Mesmo assim a administração a apresenta como sendo um benefício para toda a população e inclusive demonstra postura bastante incisiva na defesa do investimento, deixando claro quais são suas prioridades mesmo diante de possíveis manifestações contrárias da comunidade. No site criado para a divulgação da obra há, entre outras, a seguinte declaração: “muitas estruturas públicas, incluindo aquelas perto da nossa casa, não necessariamente beneficiam todos os que



ajudaram a custeá-la. Nem todos cruzam a mesma ponte que cruzamos, mas é para o bem de todos que a ponte existe” (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2021).

O fato é que esse dinheiro, público, servirá para valorizar ainda mais as construções da região e deve justificar o lançamento de novos empreendimentos. As construtoras, inclusive, já haviam incluído a obra em seus materiais de divulgação mesmo antes dela ser iniciada. Anúncios do tipo “invista em Balneário e garanta a valorização do seu imóvel após o alargamento” foram feitos com bastante frequência. A prefeitura também divulgava como um dos principais argumentos para o investimento exatamente a possibilidade de ganhos com os imóveis, como se fosse “sócia” dos empresários da construção civil.

Como efeito colateral danoso de toda essa realidade, já podem ser vistos nas cidades da região o mesmo modelo econômico sendo implantado, o que tende a cada vez mais privatizar o acesso à orla e a inviabilizar o uso desses espaços pelas pessoas de menor renda.

Curiosamente, porém, esse processo nas cidades vizinhas tem sido tardio. Só mais recentemente, há cerca de uma década, é que começam a ocorrer verticalizações em cidades como Penha, ou Navegantes, por exemplo, também bem próximas a Blumenau e à BR-101. Em Penha se instalou, ainda no início dos anos 1990, o parque temático Beto Carrero World, um dos maiores da América Latina. Em Navegantes está localizado o aeroporto e a cidade fica exatamente no final da estrada que liga a BR-101 à cidade de Blumenau. Em ambas, porém, a construção civil ainda é muito mais tímida que nas vizinhas Balneário Camboriú ou Itapema.

Outras cidades também não tiveram esse mesmo destino em razão dos movimentos populares, que se organizaram para impedir que houvesse essa verticalização. É o caso, por exemplo, de Bombinhas. Local muito conhecido no Brasil e em países vizinhos como a Argentina, Paraguai e Uruguai, é outro município extremamente pequeno e que possui uma beleza natural imensa. Como fica a menos de 30 Km de Balneário Camboriú, é muito comum o movimento de ida dos turistas até lá para “passarem o dia” e aproveitarem as praias.

Em Bombinhas, o limite máximo de pavimentos é seis, sendo térreo, um de garagem, três pavimentos de apartamentos e a cobertura. Vários movimentos no sentido de aumentar esse gabarito já foram feitos, um dos mais incisivos o ocorrido no início dos anos 2000. O projeto de lei que previa a alteração do zoneamento e do

limite de andares chegou a ser apresentado na Câmara de Vereadores da cidade. Várias associações de moradores se reuniram, no entanto, e houve fortíssima pressão popular no sentido inverso. Até ameaças à integridade física dos vereadores aconteceu no dia marcado para a votação das alterações. Diante de todo o desgaste, o projeto foi retirado e o limite permaneceu.

Fica claro, portanto, que não basta a existência dos atrativos naturais e que o espaço exíguo não pode ser apontado como justificativa definitiva para que haja esse fenômeno em Balneário Camboriú. Outros fatores certamente contribuíram de forma decisiva para esse modelo de desenvolvimento. Um dos mais importantes é certamente a produção midiática realizada pelo poder público e, principalmente, pela construção civil que associou a imagem da cidade aos seus interesses, ajudando a criar a comparação entre ela e alguns destinos internacionais, como Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

Kotler (2000, p. 572) afirma que “a imagem é o conjunto de crenças, ideias e impressões que uma pessoa tem em relação a um objeto”. Já para Trigueiro (1999, p. 46) construir a imagem de uma destinação turística “é um trabalho de muitos anos de pesquisa e de posicionamento das ideias nas mentes dos turistas”.

É nesse sentido que foi sendo trabalhada a divulgação de Balneário Camboriú e isso perdura até os tempos mais recentes. Em 2018 a Revista Exame publicou uma reportagem de grande destaque intitulada “Balneário Camboriú: o paraíso dos empreendimentos de luxo”. Ao longo da publicação foram exaltadas todas as características que, segundo o periódico, justificariam o apelido de “Dubai brasileira”. Entre os pontos positivos apontados destacam-se:

#### 1. Qualidade de vida

Entre as cidades com até 500 000 habitantes, Balneário Camboriú é a quarta melhor para viver no Brasil, considerando o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que leva em conta renda, educação e saúde. Os 124 000 moradores vivem 78,62 anos, média três anos mais alta do que a do Brasil e equivalente à registrada nos Estados Unidos. A cidade é também a mais segura do estado de Santa Catarina e a 16ª melhor do Brasil nesse quesito, segundo um levantamento publicado em 2017 pela consultoria Urban Systems.

#### 2. Localização privilegiada

O prestigiado balneário fica a apenas 90 quilômetros da capital Florianópolis e a 224 de Curitiba (PR). É atendido pelo aeroporto da cidade vizinha de Navegantes e pelo Porto de Itajaí, o segundo maior do Brasil em movimentação de contêineres. Essas características fazem do município um polo não só de turismo, mas também de comércio, indústria e logística.

#### 3. Orla sofisticada

As águas tranquilas de Taquaras. O mar agitado da Praia do Buraco. A Mata Atlântica exuberante da Praia das Laranjeiras. A movimentação de

turistas de Estaleirinho. Bem preservadas, as praias da cidade atendem diferentes públicos, de famílias com crianças a surfistas. Tudo isso em uma região que oferece uma vasta rede de gastronomia, é reconhecida nacional e internacionalmente pela excelente vida noturna, investe em conectividade e estimula o uso de bicicletas e a prática de atividades físicas.

#### 4. Investimento garantido

O mercado imobiliário da cidade está bem aquecido, especialmente quando se trata de empreendimentos de luxo, que se concentram principalmente na faixa beira-mar e primeiras quadras. O metro quadrado no município, na média, é o segundo mais valorizado do país, à frente inclusive de São Paulo – e atrás apenas do Rio de Janeiro.

Para Rodrigo Cequinel, diretor comercial da Embraed, referência na construção de imóveis desse padrão em Balneário Camboriú, seja qual for a finalidade de uso, esse nicho de mercado é uma aposta certa. “Além de ser uma excelente opção para morar, passar férias ou fins de semana, em termos de investimento, trata-se de uma forma de proteger e valorizar recursos”, afirma. “A valorização média anual de nossos imóveis é, atualmente, em torno de 7% acima da inflação. Por fatores que aliam qualidade, solidez da empresa, localização e autenticidade, eles são excelentes investimentos de baixo risco, se comparados com outras possibilidades.”

#### 5. Imóveis de padrão internacional

Uma boa amostra do altíssimo nível dos imóveis da região é o Hamptons Village, um dos recentes lançamentos da Embraed, previsto para ser concluído em 2022. Inspirado no estilo clássico das mansões da região dos Hamptons, em Nova York, o imponente empreendimento se destaca pelo requinte e exclusividade. (EXAME, 2018)

O leitor menos atento da revista não perceberia, por exemplo, que a reportagem acima destacada é, na verdade, propaganda financiada por uma das maiores construtoras da cidade. Não há durante a produção jornalística menção específica ao patrocínio da notícia. Além disso, destaca-se que há o incentivo ao uso de bicicletas, mas não fica claro que isso ocorre apenas na avenida beira-mar, com o objetivo de lazer, e não como meio de transporte dos trabalhadores, visto que não há a conexão dessa ciclovia com as demais avenidas na cidade.

Mesmo quando as reportagens noticiam algo que poderia ser visto como negativo, como a demolição do patrimônio arquitetônico da cidade, a forma como acontece esse anúncio acaba suavizando, ou naturalizando o acontecimento. Assim é na reportagem veiculada pelo site de notícias G1, datada de 20/02/2022, com o título “Hotéis históricos de Balneário Camboriú serão demolidos para construção de novos arranha-céus de luxo; veja fotos”. Sobre o Hotel Fischer, construído em 1957, e que foi totalmente demolido, apagando-se a história de um dos mais antigos prédios da cidade, a reportagem destaca que

[...] o Hotel Fischer foi candidato a um processo de tombamento histórico, mas a matéria foi rejeitada pela Câmara de Vereadores. O prédio foi desativado em 2009, vendido e demolido em 2012.

Agora, a construtora que adquiriu o terreno vai construir duas torres de 50 e 53 andares, com mais de 165 metros de altura cada. O nome dado ao novo empreendimento será "Fischer Dreams", em homenagem ao prédio construído anteriormente. (BORGES E SPAUTZ, 2022)

Em outro trecho, sobre o Hotel Marambaia, construído em 1964, destaca que “apenas a fachada circular foi protegida como área de interesse histórico do município pelo Plano Diretor de 2008. Já o prédio atrás dele, construído em 1970 será demolido para dar lugar a outro arranha-céu”.

Diversas fotos dos novos empreendimentos e da orla tomada pelos edifícios de luxo ilustram o texto. Também há uma breve abordagem sobre outros prédios históricos que não resistiram à especulação imobiliária. Uma capela, que havia sido tombada pelo patrimônio histórico, foi considerada “preservada” ao ser incorporada por outra imensa estrutura.



Figura 1: Divulgação do edifício "Tour Chapelle" com o detalhe da capela inserida no prédio. IMÓVEIS EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2011.

A imagem que fica, portanto, é de que em Balneário Camboriú é assim mesmo, essas são as consequências inevitáveis e o caminho natural da cidade. A alternativa seria construir um plano diretor que modificasse essa lógica e que se voltasse mais aos moradores e menos aos interesses dos grandes grupos econômicos, algo que não se vislumbra a curto prazo.

#### **4 O PLANO DIRETOR COMO GARANTIA DE ACESSO AO DIREITO À CIDADE**

Um dos grandes desafios das cidades atualmente é justamente garantir um desenvolvimento em que sejam criadas condições para que os seus habitantes consigam viver, ou seja, morar, trabalhar, estudar, descansar e conviver. Para isso,

é preciso realizar algo conhecido como “desenvolvimento urbano sustentável”, também entendido assim:

[...] o desenvolvimento urbano sustentável deve equilibrar todos os recursos necessários ao funcionamento dos espaços de uma maneira eficiente. Para isso, é importante pensar e gerir os insumos de entrada, como a terra, a água, a energia e o alimento, e os de saída, como resíduos, esgotos, poluições, entre outros. (SCOPEL, 2020 p. 176).

Esse equilíbrio não será possível caso as cidades sigam crescendo infinitamente. É nesse sentido que foi surgindo a compreensão sobre um outro importante aspecto que precisa ser considerado para que seja possível alcançar o planejamento sustentável de uma cidade.

Um aspecto que deve ser considerado em um planejamento sustentável é limitar o crescimento urbano, definindo que cada quilômetro quadrado tenha um número controlado de habitantes. Com isso, criam-se cidades mais compactas, que aproveitam o solo de uma forma mais ponderada, sem exageros. Assim, os deslocamentos nesses espaços são facilitados por meio de modos mais sustentáveis, como bicicletas e transportes públicos. Uma cidade com um número controlado de habitantes por área quadrada diminui a poluição atmosférica na medida em que os deslocamentos são minimizados. (SCOPEL, 2020 p. 177)

O Plano Diretor é fruto dessa necessidade de se pensar o desenvolvimento de uma cidade considerando todos os aspectos, não apenas aqueles materiais ou naturais, mas também os que estão mais voltados ao ser humano e à sua compreensão de bem-estar.

#### 4.1 O que é um Plano Diretor?

Quando se faz qualquer trabalho ou pesquisa que tenha como foco a cidade logo surge o termo “plano diretor” como uma expressão muito citada. Pela simplicidade das palavras e pelo conhecimento genérico que ambas possuem, o cidadão médio talvez até consiga imaginar a função, mesmo que não receba maiores explicações a respeito. Ao pesquisar uma definição mais assertiva, porém, pode-se dizer que

Seria um plano que, a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento socioeconômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infraestrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal. (VILLAÇA, 1999, p.238)

Trata-se de algo absolutamente importante e necessário, pois define os caminhos a serem percorridos por um determinado município. Mesmo assim, o plano diretor só se incorporou nas agendas de debate público e governamental como “resultado da imposição de sua obrigatoriedade aos municípios com mais de 20 mil habitantes pela Constituição Federal de 1988” (CARVALHO, 2002, n.p.). Antes disso, a expressão apareceu

[...] no Brasil na década de 1930, em francês, *plan directeur*, quando o arquiteto Agache elaborou um plano para o Rio de Janeiro. Contudo, até hoje, não temos um consenso nos meios técnicos e acadêmicos sobre o conceito de Plano Diretor. Isso se deve a dois principais fatores: por um lado, são ínfimas as práticas de planos implementados capazes de alimentar a teoria; e, por outro lado, o conceito de plano traduz as diferentes visões ideológicas de cidade e de interesses que seus autores representam (PINHEIRO, 2012, p. 84)

Foi apenas a partir da determinação da Carta de 1988, porém, que houve uma mudança extremamente importante, visto que tal exigência buscava:

[...] formular uma resposta alternativa ao modelo de planejamento urbano que vigorou nos anos 60 e 70, do século XX, no Brasil. Nesse período, o planejamento incorporou características tecnocráticas, colocando como relação dicotômica a relação política e técnica. Dessa forma, a tendência que predominou era a de fazer valer o elemento técnico como determinante e não como subsidiário das decisões. Na medida em que se foi avançando no processo de construção democrática, analistas e técnicos têm procurado rever esse modelo de política, em proposta que dê conta das variáveis políticas em jogo. Assim, à proposta que qualificava o planejamento como atividade "neutra", uma vez que é uma técnica e, portanto, situada à margem do jogo de interesses, se superpõem novas proposições, as quais emergem na agenda do debate público e, mesmo, nas agendas de alguns governos locais (CARVALHO, 2002, n.p.).

Essa modificação é fundamental, pois quando se busca defender direitos difusos e coletivos, como é o caso do direito à cidade, não se pode olhar o desenvolvimento de um determinado local ou cidade apenas pelo ponto de vista técnico científico, da viabilidade (ou não) da execução de um projeto de engenharia. É preciso considerar os impactos sociais e econômicos que essas estruturas causarão aos moradores, as mudanças no dia a dia das populações locais, a gentrificação que se pode ocasionar, mesmo que de forma não intencional.

Importante destacar, que o plano diretor é alvo constante de disputas políticas e ideológicas e que elas não devem ser colocadas de lado quando se decide atualizá-lo. Há, por exemplo, uma questão quanto ao formato. Os planos podem ser técnicos, completos, trazendo uma série de propostas para as mais diversas áreas e formando uma lista de boas intenções, sem apresentar o como executá-las na

prática. Nesse caso, são feitos por especialistas, muitas vezes distantes da sociedade e da cidade em que serão apresentados, estando, portanto, desconectados da realidade local e das necessidades dos moradores. A participação popular, quando ocorre, é feita por meio de audiências públicas em que são apresentados os resultados, com pouco ou nenhum espaço para um debate mais aprofundado. (PINHEIRO, 2012)

Há, de outro lado, uma forma alternativa de elaboração de um plano diretor, que é fazê-lo de forma participativa, colaborativa, com a efetiva atuação da comunidade em que ele será aplicado.

#### 4.2 O Plano Diretor Participativo

Como já dito anteriormente, a Constituição Federal de 1988 estipulou de forma incisiva a necessidade de todas as cidades com mais de 20 mil habitantes elaborarem seus planos. Já a partir daí, houve tentativas isoladas de se propor a construção de documentos que buscassem não apenas analisar o aspecto técnico, mas que considerassem também as questões sociais na definição de como as cidades se desenvolveriam.

Essa intenção, sofreu muita resistência, “particularmente em relação aos instrumentos que vinculam o direito de construir à função social da cidade e da propriedade tais como o coeficiente básico de construção, a delimitação de Zonas Especiais de Interesse Social, o IPTU progressivo no tempo etc.” (PINHEIRO, 2012, p. 87).

Posteriormente, com a instituição do Ministério das Cidades, em 2003, houve um novo movimento no sentido de se ter planos diretores alinhados ao que dispunha o Estatuto das Cidades, aprovado com a lei 10.257/2001. No art. 41 do Estatuto, inclusive, há um dispositivo que aponta mais razões para a elaboração do plano por Balneário Camboriú:

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

[...]

II – integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

[...]

IV – integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V – inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

É também o Estatuto das Cidades que prevê maior participação popular na elaboração dos documentos. (PINHEIRO, 2012). A metodologia proposta pelo

ministério propunha as seguintes etapas para a elaboração de um plano diretor participativo:

<b>Fase Preparatória</b>	Constituição do Núcleo Gestor (equipe coordenadora).
	Preparação (do processo técnico e participativo).
	Lançamento e divulgação.
	Capacitação (gestores, técnicos e sociedade civil).
<b>Elaboração do Plano</b>	Leitura Técnica e Comunitária (a cidade que temos).
	Formular a estratégia e definir os instrumentos (a cidade que queremos).
	Construir o Pacto e o Projeto de Lei (caminho para a cidade viável).
<b>Aprovação</b>	Discussão na Câmara Municipal (a cidade que podemos ter).
<b>Implementação</b>	Implementação de projetos e ações (a cidade em transformação).
<b>Gestão do Plano</b>	Monitoramento (por e para uma cidade melhor).

Etapas da metodologia para elaborar o Plano Diretor. (Pinheiro, 2012, p.89).

Percebe-se pelo quadro acima que para a elaboração do plano o quadro propõe, por exemplo, uma leitura técnica e comunitária, ou seja, há uma preocupação clara com a escuta da comunidade e de suas impressões, mesmo que não sejam técnicas. É possível identificar a ideia de “construir um pacto e o projeto de lei”, mais uma vez reforçando a intenção de se buscar acordos entre os atores envolvidos, buscando soluções efetivas para os problemas e não apenas propostas inviáveis ou muito distantes da realidade das cidades (PINHEIRO, 2012).

#### 4.3 O Plano Diretor de Balneário Camboriú-SC

O Plano Diretor atual de Balneário Camboriú foi instituído através da lei 2.686 de 2006 e, de acordo com o previsto em seu art. 242, deveria “revisado a cada 5 (cinco) anos ou sempre que mudanças significativas na evolução urbana o recomendarem”. Passados quase quatorze anos de sua criação, essa legislação jamais foi revisada como previsto, mesmo tendo havido enormes modificações no desenvolvimento da cidade. A mesma lei determinava que houvesse uma revisão na Lei de Uso e Ocupação do Solo, o que aconteceu em 2008, com a lei 2.794.

Embora o desenvolvimento de um município devesse estar diretamente ligado à discussão do plano diretor, não é isso que tem acontecido até o presente



momento. Uma empresa de Curitiba, que pertence a um arquiteto de grande reconhecimento, Jaime Lerner, foi contratada e elaborou o que ficou conhecido como “Masterplan” de Balneário Camboriú. Trata-se de um projeto muito bonito e que certamente traria enormes ganhos para o desenvolvimento urbano do município. Mas seu processo se deu de forma bastante centralizada, sem ouvir a comunidade e, visivelmente, considerando aspectos tidos como fundamentais para os grandes grupos empresariais da construção civil.

Até mesmo o processo de “ampliação da faixa de areia” da praia central é algo que foi definido à margem do plano diretor. No documento de 2006 há apenas duas rápidas menções a essa possibilidade. Uma no art. 30, que trata da política municipal de esportes e prevê, em seu inciso II, c, “desenvolver um plano de ocupação na área de ampliação da faixa de areia, a ser criada, na Barra Sul e Norte, voltado ao entretenimento, gastronomia e prática esportiva;” e outro no art. 64, § 2º, que dispõe o seguinte:

O plano de recuperação e ampliação da faixa de areia da praia central será etapa prioritária para a proteção da infraestrutura disponibilizada ao longo da orla devendo ser complementada por intervenções estruturais que minimizem os riscos oriundos da ação das ondas e marés. (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2006).

Em 2016 houve uma tentativa de revisão do Plano Diretor. Várias reuniões foram realizadas e delas surgiu um projeto de lei encaminhado à Câmara de Vereadores. Ele foi recusado, no entanto, pois “faltavam estudos específicos para a finalização do documento de revisão do plano diretor, tais como o diagnóstico Socioambiental e o plano de Manejo Costa Brava” (DIARINHO, 2022).

No mês de fevereiro de 2022 a prefeitura reiniciou esse processo de revisão, contratando uma nova empresa para a realização dos trabalhos e o chamamento dos delegados que integrarão o colegiado. Para isso, porém, foram convocadas apenas entidades que já participaram do processo malsucedido de 2015, sem que fosse possível incluir entidades formadas mais recentemente (DIARINHO 2022).

A expectativa é que essa empresa escolhida faça um novo projeto de lei incorporando todos os planos e estudos realizados de forma esparsa nos últimos anos e apresente um novo Plano Diretor capaz de atender às necessidades de expansão do crescimento de Balneário Camboriú. Ao que tudo indica, porém, isso não será feito com o aumento da participação popular, reforçando o que vem ocorrendo nos anos anteriores.

#### 4.4 A atuação do Conselho da Cidade de Balneário Camboriú-SC

O fato de não ter havido nenhuma revisão no Plano Diretor de Balneário Camboriú desde 2006 não impediu o desenvolvimento de inúmeros empreendimentos de grande impacto na cidade, pelo contrário.

Durante esses anos todos em que não houve a revisão do plano para permitir ou impedir novas edificações que estivessem em desacordo com o que ele previa, muitas delas com alturas extremamente elevadas, as construtoras sempre tiveram na prefeitura uma forte aliada. Isso evidencia-se quando se visita o site disponibilizado para o Conselho da Cidade, em que estão disponíveis atas de reuniões ordinárias ocorridas desde 2011 e algumas extraordinárias, principalmente de 2018 em diante.

Observa-se que durante as reuniões do referido conselho, normalmente são tratadas as concessões de licenças ou dispensa de estudos prévios, como o de impacto de vizinhança. Isso é feito de forma sistemática, mas ao mesmo tempo, pontual, ou seja, não há um planejamento da cidade como um todo e sim o estudo e liberação das obras uma a uma, de acordo com os interesses das construtoras.

É o que se depreende da análise, por exemplo, das reuniões extraordinárias cujas atas estão disponíveis para consulta. No dia 08/04/2021 houve um encontro em que se discutiu a “dispensa da apresentação do estudo de impacto de vizinhança (EIV) para fins de aprovação e licenciamento de acréscimo de área em edificação (...) requerido por Saint Antoine Empreendimentos Ltda”. (CONSELHO DA CIDADE, 2021)

No encontro anterior, realizado dia 18/03/2021, a pauta previa o debate sobre a expansão do Balneário Shopping e sobre a dispensa do Estudo de Impacto de Vizinhança na construção de uma casa na Praia do Estaleirinho. Em 30/11/2020, foi avaliada a implantação do edifício “The Tower”, da construtora FG, “em relação aos seguintes parâmetros: cone de sombreamento, número máximo de unidades, número mínimo de vagas de estacionamento e áreas não computáveis” (CONSELHO DA CIDADE, 2020).

Comprova-se, portanto, que as construtoras têm bastante facilidade na análise de seus empreendimentos e que eles são estudados individualmente. Isso praticamente anula qualquer análise mais profunda de desenvolvimento da cidade

como um todo. Como avaliar os impactos no trânsito, na infraestrutura de água e esgoto, nas áreas de sombreamento e de ventilação se não é feito o replanejamento da cidade, ou ao menos do bairro onde esses empreendimentos todos vão sendo liberados?

Mesmo quando supostamente há interesse público, fica muito claro como a prefeitura se mostra parceira das empresas privadas. Na reunião do dia 03/03/2022 a pauta previa o seguinte:

Análise e deliberação referente ao processo nº e-11.210/2022, requerido por FG Prime Empreendimentos Ltda., solicitando a autorização para viabilização de projeto em caráter singular, atendendo o princípio do interesse público (considerando a necessidade de desocupação do atual imóvel onde está em funcionamento o NEI Pioneiros), onde o Município adquirirá um imóvel de 3.131,54 m<sup>2</sup>, sito à Rua Alípio Meirinho/Rua Egídio A. Crispin (DIC 86218), com uma benfeitoria (futura sede do NEI Pioneiros), sem a disponibilização de recurso financeiro público, apenas permitindo que os Potenciais Construtivos extraídos da referida área, com todas as outorgas onerosas, sejam acrescidos no potencial construtivo máximo de outros terrenos na ZACC-I-C, de livre escolha da requerente. (CONSELHO DA CIDADE, 2022).

Significa dizer que, em troca de uma área cedida pela iniciativa privada para a construção de um núcleo de educação infantil, a prefeitura permitirá à construtora definir “de livre escolha” onde e como utilizará os potenciais construtivos da área. Ou seja, a empresa poderá definir de acordo com a sua conveniência, e não as do município, onde construirá, mesmo que isso implique prejuízos futuros à população.

Fica claro, portanto, observar que o Conselho da Cidade não tem atuado no sentido de garantir aos moradores de Balneário Camboriú o direito à cidade nos moldes apresentados anteriormente, visto que em várias de suas discussões sobre a liberação de novos empreendimentos não aparecem preocupações com todos os impactos que aquela nova edificação provocará. Quando muito, há a preocupação com o trânsito, mas, mesmo assim, o de veículos particulares. Aspectos sociais e mesmo técnicos, como o saneamento básico, não se mostram relevantes durante as reuniões realizadas.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Observando-se as teorias a respeito do direito à cidade chega-se à importância de se planejar o desenvolvimento de uma determinada localidade a partir dos desejos e necessidades de todos os moradores, e não apenas de um ou

outro grupo, como forma de garantir que esse crescimento urbano ocorra de forma a atender às necessidades humanas, de transporte, lazer, habitação e convívio. Mesmo que indiretamente, é algo garantido inclusive na legislação brasileira, seja na Constituição Federal, na forma do direito à qualidade de vida, quanto em institutos com o Estatuto da Cidade (lei nº 10.257/2001).

Ainda com relação às leis nacionais, importante frisar que existe a previsão da garantia da função social da propriedade, o que significa que não se pode, a título de garantir o exercício da propriedade privada, permitir que ela implique em prejuízos à coletividade, como por exemplo a queda da queda da qualidade de vida.

Ao mesmo tempo, ao estudar o que vem sendo realizado no município de Balneário Camboriú, desde o seu surgimento, mas especialmente a partir do início dos anos 2000, quando há uma verdadeira multiplicação de prédios “arranha-céus” de luxo na cidade, percebe-se facilmente que esse planejamento coletivo não vem sendo realizado a contento, descumprindo-se inclusive as previsões legais.

O desenvolvimento, até o presente momento vem sendo realizado a partir dos interesses de grandes empresas que ocupam seus terrenos com empreendimentos de luxo sem qualquer preocupação com o coletivo, em que as áreas de lazer estão a cinco, seis pavimentos acima das ruas, completamente afastados do restante da cidade, como se fossem ilhas de prosperidade que só utilizam o mar como cenário.

O desafio, portanto, é reverter o que tem se dado até o momento. Se quiser ser um lugar onde o direito à cidade é verdadeiramente considerado e respeitado, Balneário Camboriú precisará, se não modificar o movimento de verticalização, modelo atual das construções, que parece a essa altura já irreversível, pelo menos a lógica do desenvolvimento desses edifícios.

No lugar de apartamentos que oferecem três, quatro, às vezes cinco suítes e com o mesmo número de vagas de garagens por unidade, fazendo com que existam construções capazes de gerar, caso sejam todas ocupadas simultaneamente, mais de 500 novos veículos circulando pelas ruas, a cidade precisaria investir em modais alternativos de transportes, pois na maioria dos bairros, as ruas permanecem as mesmas há vários anos, com a mesma capacidade de fluxo de veículos. Algumas obras foram realizadas, mas são insuficientes diante da explosão de crescimento que vem ocorrendo.

Ao invés de deixar apenas o valor de mercado dos imóveis decidir a utilização que será feita dos terrenos e das regiões do município, deve-se discutir a existência de áreas reservadas a construções de moradias populares, próximas ao centro e aos serviços públicos, como escolas e postos de saúde, permitindo que os trabalhadores residam mais perto de seus empregos e diminuindo assim a necessidade da utilização do automóvel no dia a dia. Mas decisões como essas devem estar presentes no Plano Diretor, porque não acontecerão de forma “orgânica”, “natural”. Elas precisam ser provocadas pelo poder público de forma a se estabelecer a possibilidade da construção de moradias em valores acessíveis à classe trabalhadora, evitando assim o chamado processo de gentrificação que hoje tem acontecido.

Determinar espaços públicos de lazer além da praia, tais como praças arborizadas e/ou parques evitando que apenas aqueles munícipes mais ricos desfrutem de áreas verdes. Integrar as ciclovias para que elas passem a ser opções seguras de transporte de trabalhadores e estudantes e não apenas locais voltados ao lazer nos finais de semana ou de turistas. Desenvolver um planejamento de mobilidade que priorize o transporte público, com a criação de faixas exclusivas para ônibus, agilizando e elevando sua qualidade, incentivando assim que as pessoas deixem o automóvel de lado.

Tudo isso é possível, precisa e estará previsto no ordenamento jurídico municipal. Pode e deve ser coordenado através do Plano Diretor da cidade. Só será realidade, porém, se os gestores e a população local se derem conta da importância de se estabelecer um documento que seja respeitado. Não se pode continuar permitindo que as decisões que impactam toda a coletividade sigam sendo decididas sem passar por uma análise global, limitada pelo plano.

Uma mudança de postura pode ser iniciada a partir da revisão do Plano Diretor que está em curso, desde que ela se faça de forma verdadeiramente participativa, ouvindo a comunidade como um todo e buscando a construção de uma cidade plural, democrática e que ofereça qualidade de vida a todos os seus moradores e não apenas àqueles economicamente privilegiados.

## 6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGÉLICO E LUCCHESI. **CADERNOS do DESENVOLVIMENTO**, Rio de Janeiro, v. 12, n. 21, pp. 71-97, jul.-dez. 2017 Disponível em [https://www.researchgate.net/profile/Diego-Angelico/publication/330184149\\_A\\_decada\\_perdida\\_da\\_restricao\\_externa\\_ao\\_declinio\\_do\\_nacional-desenvolvimentismo\\_brasileiro/links/5c32987aa6fdccd6b59855a8/A-decada-perdida-da-restricao-externa-ao-declinio-do-nacional-desenvolvimentismo-brasileiro.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Diego-Angelico/publication/330184149_A_decada_perdida_da_restricao_externa_ao_declinio_do_nacional-desenvolvimentismo_brasileiro/links/5c32987aa6fdccd6b59855a8/A-decada-perdida-da-restricao-externa-ao-declinio-do-nacional-desenvolvimentismo-brasileiro.pdf). Acesso em 13 jan. 2022

BALNEÁRIO Camboriú: o paraíso dos empreendimentos de luxo. **Revista Exame**, 12, dez. 2018. Disponível em: <https://exame.com/negocios/balneario-camboriu-o-paraíso-dos-empreendimentos-de-luxo/>. Acesso em: 10 mar. 2022.

BORELLI, Elizabeth. URBANIZAÇÃO E QUALIDADE AMBIENTAL: O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO DA COSTA BRASILEIRA. **Revista Internacional Interdisciplinar Interthesis**, Florianópolis, v. 04, n. 01, p. 01-27, jun. 2007. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/interthesis/article/view/894/10850>. Acesso em: 04 out. 2021.

BORGES, Caroline; SPAUTZ, Dagmara. **Hotéis históricos de Balneário Camboriú serão demolidos para construção de novos arranha-céus de luxo; veja fotos**. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/g1-santacatarina-10-anos/noticia/2022/02/20/fotos-mostram-expansao-de-arranha-ceus-de-luxo-que-cruzam-historia-de-construcoes-iconicas-em-balneario-camboriu.ghtml>. Acesso em: 10 mar. 2022

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 05 de outubro de 1988. Brasília, Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 04 out. 2021.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 07 out. 2021.

CARVALHÊDO, Wlisses dos Santos. **Palmas - TO: uma análise da segregação socioespacial na cidade planejada**. 2011. 154 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011. Disponível em: <http://clyde.dr.ufu.br/bitstream/123456789/16122/1/d.pdf>. Acesso em: 27 out. 2021.

CARVALHO, Sonia Nahas de. **Estatuto da cidade: aspectos políticos e técnicos do plano diretor. São Paulo em Perspectiva**, [S.L.], v. 15, n. 4, p. 130-135, dez. 2001. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0102-88392001000400014>. Acesso em 03/02/2022.

CASTRO, Gilberto Ribeiro de. **Revista Interdisciplinar de Estudos Contemporâneos**, Nova Serrana, v. 01, n. 07, p. 177-194, mar. 2018. Disponível

em: <https://www.fans.edu.br/wp-content/uploads/2018/12/RIEC-VII-EDI%C3%87%C3%83O-DIREITO-1.pdf#page=177>. Acesso em: 23 out. 2021.

COELHO, Juliana Machado. **Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília**. 2017. 290 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2017

Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil – CAU/BR. **Declaração de Quito sobre cidades sustentáveis e assentamentos humanos para todos**. Brasília, 2016. Disponível em: [https://caubr.gov.br/prefeitos/Nova%20Agenda%20Urbana\\_portugu%C3%AAs\\_tradu%C3%A7%C3%A3o%20CAU\\_BR1.pdf](https://caubr.gov.br/prefeitos/Nova%20Agenda%20Urbana_portugu%C3%AAs_tradu%C3%A7%C3%A3o%20CAU_BR1.pdf). Acesso em 16 out. 2021.

DIARINHO. Prefeitura dá largada para o processo de revisão do plano diretor. **Diarinho**. Itajaí, 11 fev. 2022. Disponível em: <https://diarinho.net/materia/632707/Prefeitura-da-largada-para-o-processo-de-revisao-do-plano-diretor>. Acesso em: 30 mar. 2022.

FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. **FipeZap+: Venda Residencial**: informe de dezembro de 2021. Informe de dezembro de 2021. Disponível em: <https://downloads.fipe.org.br/indices/fipezap/fipezap-202112-residencial-venda.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2022.

FLORES, Heloísa Cristina. **A EXPANSÃO DOS IMÓVEIS DE ALTO PADRÃO AO SUL E AO NORTE DA ORLA DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ/SC: UMA CRÍTICA SOBRE A RELAÇÃO ENTRE O ESTADO E O MERCADO IMOBILIÁRIO NA CIDADE**. Florianópolis, 2015. Disponível em:< PGAU0095-D.pdf (ufsc.br)> Acesso em: 22/02/2022

GUERREIRO FILHO, Evaldo José. **A propriedade urbana e o direito de construir**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/325584/a-propriedade-urbana-e-o-direito-de-construir>. Acesso em: 16 out. 2021.

HARVEY, David. **O direito à Cidade. Lutas Sociais**, São Paulo, v. 1, n. 29, p. 73-89, dez. 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/ls/article/view/18497/13692>. Acesso em: 16 out. 2021.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HERZOG, Cecília Polacow. **Cidades para Todos**. Rio de Janeiro: Mauad, 2013.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec Ltda., 2002.

IMÓVEIS EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ. **Imagem de divulgação do edifício “Tour Chapelle”**. 2011. Disponível em:





[https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo\\_downloads/FN3VH9WM.pdf](https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo_downloads/FN3VH9WM.pdf). Acesso em: 12 abr. 2022.

Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú. **Reunião Extraordinária 18/03/2021 - Conselho da Cidade**. Balneário Camboriú: 2021. Disponível em: [https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo\\_downloads/NW3DS4ER.pdf](https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo_downloads/NW3DS4ER.pdf). Acesso em: 12 abr. 2022.

Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú. **Reunião Extraordinária 08/04/2021 - Conselho da Cidade**. Balneário Camboriú: 2021. Disponível em: [https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo\\_downloads/UE2AG3GV.pdf](https://www.bc.sc.gov.br/arquivos/conteudo_downloads/UE2AG3GV.pdf). Acesso em: 12 abr. 2022.

REIS, Émilien Vilas Boas; VENÂNCIO, Stephanie Rodrigues. **O DIREITO À CIDADE E A PARTICIPAÇÃO POPULAR NO PLANEJAMENTO URBANO MUNICIPAL**. *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 08, n. 04, p. 1205-1230, jul. 2016. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/23060/19141>. Acesso em: 07 out. 2021.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2008. Disponível em: [shorturl.at/aiDHV](http://shorturl.at/aiDHV). Acesso em: 04 out. 2021.

SCOPEL, Vanessa G.; GALINATTI, Anna C M.; SILVA, Marli de F.; AL., et. **Estudo da Cidade**. Porto Alegre: Grupo A, 2020. 9786581492977. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786581492977/>. Acesso em: 10 fev. 2022.

SILVA, Gabriel H. S. da; LIMA, Valéria. As desigualdades socioespaciais na produção da imagem de Maringá-PR. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium*, Ituiutaba, v. 12, n. 1, p. 40-58, jun. 2021. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/58488>. Acesso em: 27 out. 2021.

TRIGUEIRO, Carlos M. **Marketing e Turismo**. Como Planejar e Administrar o Marketing Turístico para uma Localidade. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1999.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. In: CEPAM. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima – Cepam, 1999. p. 237 – 247. Disponível em: [http://twiki.ufba.br/twiki/bin/viewfile/PROGESP/ItemAcervo323?rev=&filename=livro\\_cepam-\\_o\\_papel\\_do\\_municipio.pdf](http://twiki.ufba.br/twiki/bin/viewfile/PROGESP/ItemAcervo323?rev=&filename=livro_cepam-_o_papel_do_municipio.pdf) Acesso em: 11 mar 2022.