

# Luziânia, Plano Diretor e inserção metropolitana.



Universidade de Brasília

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Programa de Pós-Graduação

Felipe Cláudio Ribeiro da Silva

Capa geral:  
Fonte: Mapoteca digital da Procuradoria Geral do Distrito Federal.  
UG PR-251/1.

**Universidade de Brasília**  
**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo**  
**Programa de Pós-Graduação**

**Luziânia, Plano Diretor e inserção metropolitana.**

Felipe Cláudio Ribeiro da Silva

Brasília  
2019



**Universidade de Brasília**  
**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo**  
**Programa de Pós-Graduação**

**Luziânia, Plano Diretor e inserção metropolitana.**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília como parte dos requisitos necessários para obtenção ao grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração Projeto e Planejamento, sob orientação do Prof. Dr. Benny Schvasberg.

Brasília  
Março de 2019



**Universidade de Brasília**  
**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo**  
**Programa de Pós-Graduação**

**Luziânia, Plano Diretor e inserção metropolitana.**

Banca examinadora:

---

Prof. Dr. Benny Schvasberg (Orientador)

---

Profa. Dr. Rômulo José da Costa Ribeiro (Membro interno)

---

Prof. Dr. Aldo Paviani (Membro externo)

---

Profa. Dra. Ana Elisabete de Almeida Medeiros (Membro Suplente)

Brasília  
Março de 2019



*Dedico este trabalho a quem tanto dedica de suas vidas por mim:  
meus pais Cláudio e Osirene, fontes eternas de inspiração e  
lugar certo de carinho, amor e proteção.*



## **Agradecimentos**

Agradeço a Deus, primeiramente, por ter me dado força e saúde para chegar até esse momento, mesmo com todos os obstáculos.

Agradeço aos meus pais Cláudio e Osirene pelo suporte imensurável durante todo o processo de realização da pesquisa. Não há palavras que possam descrever o quão precioso foi todo esse aparato. Do mais “simples” copo d’água oferecido ao mais reconfortante abraço, pais, muito obrigado.

Agradeço ao meu irmão Robson por ser companheiro de todas as horas, mostrando sempre seu carinho e preocupação fraternal.

Agradeço ao meu orientador Benny Schvasberg pelas orientações sempre muito proveitosas, por seu acolhimento e paciência. Levarei todo esse aprendizado para a vida. Obrigado, professor.

Agradeço aos professores da banca Aldo Paviani e Rômulo Ribeiro pela disponibilidade em participar da minha banca e pelos conselhos na etapa da qualificação.

Agradeço a minha amiga Lígia por sempre ser ombros e ouvidos quando preciso.

Agradeço aos meus amigos de faculdade pela disponibilidade quando foi necessário pedir ajuda.

Agradeço aos meus amigos de escola por toda festividade no período final deste trabalho.

Agradeço à Amanda pelo auxílio e prestatividade durante o processo pós-qualificação.

Agradeço à Jacqueline por sua hospitalidade desde o primeiro telefonema, o acolhimento em sua casa e pelo empréstimo do material.

Agradeço ao Bruno, colega de trabalho, pela presença em minha banca de qualificação, indicação de revisor de texto e pelas experiências trocadas.

Agradeço à Carolina por sua disponibilidade, gentileza e agilidade no processo de revisão do texto.

Agradeço à equipe da Prefeitura Municipal de Luziânia, da Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás, da Agência Nacional de Transportes Terrestres e da



Central Expresso pela disponibilidade dos dados necessários para realização da pesquisa.

Agradeço a toda equipe da secretaria do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília por todo pronto auxílio de sempre.

A todos, muito obrigado.



*“São as nossas escolhas que revelam o que realmente somos,  
muito mais do que as nossas qualidades.”*

Albus Dumbledore



## **Resumo**

O fenômeno da urbanização sem planejamento trouxe consequências sérias para o Brasil, como problemas de infraestrutura e mobilidade urbana e afetou cidades metropolitanas, como Brasília. O município de Luziânia, integrante da Área Metropolitana de Brasília, é uma das cidades que sofre com as mazelas causadas pela metropolização descontrolada, dependendo de serviços e empregos oferecidos pelo Plano Piloto de Brasília. O Plano Diretor de Luziânia de 2006, embora busque trazer alternativas para estimular a autonomia da cidade, propondo uso misto para quase todo o território, pouco colabora para promover uma dinâmica econômica que gere tal independência, já que a pesquisa evidenciou que o crescimento de Luziânia se deu majoritariamente pelo uso residencial unifamiliar, que reforça o estereótipo de cidades-dormitório da coroa metropolitana de Brasília.

## **Palavras-chaves**

Plano Diretor, Área metropolitana de Brasília, Brasília, Luziânia.



**Abstract**

*The phenomenon of unplanned urbanization has had serious consequences for Brazil, such as infrastructure problems and urban mobility, and affected metropolitan cities such as Brasilia. The municipality of Luziania, part of the Metropolitan Area of Brasilia, is one of the cities that suffers from the ills caused by uncontrolled metropolization, depending on services and jobs offered by the Plan Pilot of Brasília. The 2006 Master Plan of Luziania, although seeking to bring alternatives to stimulate the autonomy of the city, proposing mixed use for almost the whole territory, does little to promote an economic dynamic that generates such independence, since the research evidenced that the growth of Luziania was given mainly by single-family residential use, which reinforces the stereotype of dormitory cities of the metropolitan crown of Brasília.*

**Key-words**

*Master Plan, Metropolitan area of Brasilia, Brasília, Luziania*



## Sumário

<b>Introdução</b> .....	33
<b>Capítulo 1 –O instrumento Plano Diretor</b> .....	49
1. Problematização do Plano Diretor.....	51
2. Maringá, Plano Diretor e Região Metropolitana.....	59
<b>Capítulo 2 – Brasília e o contexto metropolitano</b> .....	65
3. A metropolização de Brasília.....	67
4. Cidades em contexto metropolitano: cidades-dormitório.....	79
<b>Capítulo 3 – O Contexto de Luziânia</b> .....	95
5. A cidade de Luziânia.....	97
6. O Plano Diretor de Luziânia.....	102
<b>Capítulo 4 – Análise da inserção metropolitana de Luziânia</b> .....	113
<b>Conclusão</b> .....	135
<b>Referências bibliográficas</b> .....	146
<b>Apêndices</b> .....	153
1. Planilhas – alvarás de construção (ano 2007)	
2. Planilhas – alvarás de construção emitidos entre 2007 e 2016	
3. Planilhas – distribuição ICMS	
4. Planilhas – mobilidade urbana	
5. Consulta online sobre vigência do Plano Diretor de Luziânia	
6. Transcrição da entrevista realizada	
<b>Anexos</b> .....	199
1. Mapa do zoneamento de Luziânia proposto PRÓ-CITTÁ	
2. Mapa do zoneamento do Plano Diretor de Luziânia vigente	
3. Mapa dos setores segundo a PRÓ-CITTÁ e com adaptações do autor	
4. Modelo de alvará de construção coletado	
5. Plano Diretor de Luziânia em vigência	



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AMB** Área Metropolitana de Brasília
- ANPUR** Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional
- ANTT** Agência Nacional de Transportes Terrestres
- BCE/ UnB** Biblioteca Central da Universidade de Brasília
- CF** Constituição Federal
- CLDF** Câmara Legislativa do Distrito Federal
- CODEM** Conselho de Desenvolvimento Municipal
- CODEPLAN** Companhia de Planejamento do Distrito Federal
- CT EXPRESSO** Central Expresso
- DF** Distrito Federal
- EC** Estatuto da Cidade
- EM** Estatuto da Metrópole
- GO** Goiás
- IBGE** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- ICMS** Imposto sobre Contribuição de Mercadorias e Serviços
- IPEA** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPHAN** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
- IPTU** Imposto Predial e Territorial Urbano
- JK** Juscelino Kubistchek
- LC** Lei Complementar
- LUB** Lei Urbanística Básica
- MG** Minas Gerais
- MI** Ministério da Integração Nacional
- PEA** População Economicamente Ativa
- PMAD** Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios
- PMB** Periferia Metropolitana de Brasília
- PML** Prefeitura Municipal de Luziânia
- PND** Plano Nacional de Desenvolvimento
- MP** Medida Provisória

**NEUR** Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais  
**ONG** Organização Não Governamental  
**PERGEB** Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília  
**PD** Plano Diretor  
**PND** Plano Nacional de Desenvolvimento  
**PRÓ-CITTÁ** Instituto de Estudos Pró Cidadania  
**RA** Região Administrativa  
**RIDE** Região Integrada de Desenvolvimento Econômico  
**RIDE do DF e Entorno** Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno  
**RM** Região Metropolitana  
**SEFAZ/GO** Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás  
**SEPLAN/GO** Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Goiás  
**SMDU** Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Luziânia  
**VIPLAN** Viação Planalto  
**ZDU** Zonas de Desenvolvimento Urbano  
**ZEIS** Zonas Especiais de Interesse Social  
**ZEOU** Zonas Especiais de Operações Urbanas  
**ZIC** Zonas de Indústria e Comércio  
**ZIHPC** Zonas de Proteção História e Cultural  
**ZPA** Zonas de Proteção Ambiental  
**ZUIE** Zona de Uso Institucional/Econômico de Grande Porte  
**ZUM** Zonas de Uso Misto

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Distrito Federal, 1958.....	36
Figura 2 – Evolução Urbana de Luziânia.....	37
Figura 3 – Mapa RIDE do DF e Entorno Nota Técnica nº1 Codeplan.....	38
Figura 4 – Mapa da RIDE do DF e Entorno LC nº163 de 2018.....	39
Figura 5 – Mapa Ride DF com destaque para AMB NT 1 2014 Codeplan.....	40
Figura 6 – Esquema Visual (crescimento urbano).....	45
Figura 7 – Esquema Visual (econômico-financeiro).....	45
Figura 8 – Esquema Visual (deslocamento).....	47
Figura 9 – Esquema Visual (metodologia análise final).....	47
Figura 10 – Poligonais dos Municípios de Maringá e Sarandi e localização do condomínio Ecogarden Maringá.....	62
Figura 11 – Poligonais do município Cidade Ocidental e localização do condomínio Alphaville Brasília.....	62
Figura 12 – Cartazes publicitários à época, referentes à “Marcha para o Oeste” e do Planos de Metas do Governo JK, com promessas de riqueza e desenvolvimento, respectivamente.....	70
Figura 13 – Desenhos de Lucio Costa durante o concurso público para o Plano Piloto de Brasília.....	71
Figura 14 – Núcleos Urbanos existentes no DF em 1961.....	72
Figura 15 – Municípios da AMB, RIDE do DF e Entorno Nota Técnica nº 1 de 2014 Codeplan e LC nº 163 de 2018.....	74
Figura 16 – População de Luziânia segundo utilização dos serviços de saúde pública.....	80
Figura 17 – Deslocamento entre Luziânia e o Plano Piloto de Brasília e.....	85
Figura 18 – População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha.....	88
Figura 19 – População de Luziânia segundo o local onde estuda.....	91
Figura 20 – Igreja Nossa Senhora do Rosário em Luziânia.....	99
Figura 21 – Condomínio Terra Park Club Residence e Luziânia Shopping.....	102
Figura 22 – Esquema visual – hipótese sugerida por esta pesquisa.....	137



## LISTA DE MAPAS

Mapa 01 e 02 – Sistema viário e Zoneamento de Luziânia propostos pela PRÓ-CITTÁ.....	107
Mapa 03 – Zoneamento de Luziânia, conforme Plano Diretor vigente.....	110
Mapa 04 – Setores de Luziânia.....	111
Mapa 05 – Mapa de uso da terra, 2007.....	118
Mapa 06 – Mapa de uso da terra, 2008.....	119
Mapa 07 – Mapa de uso da terra, 2009.....	120
Mapa 08 – Mapa de uso da terra, 2010.....	121
Mapa 09 – Mapa de uso da terra, 2011.....	122
Mapa 10 – Mapa de uso da terra, 2012.....	123
Mapa 11 – Mapa de uso da terra, 2013.....	124
Mapa 12 – Mapa de uso da terra, 2014.....	125
Mapa 13 – Mapa de uso da terra, 2015.....	126
Mapa 14 – Mapa de uso da terra, 2016.....	127
Mapa 15 – Mapa de uso da terra todos os anos (2007 a 2016).....	128



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Perfil quantitativo populacional de Brasília entre 1970 e 2017.....	73
Tabela 2 – Perfil quantitativo populacional de Luziânia entre 1970 e 2017.....	77
Tabela 3 – População segundo utilização dos serviços de saúde pública.....	79
Tabela 4 – População segundo a situação de atividade.....	86
Tabela 5 – População ocupada segundo o local onde trabalha (total).....	87
Tabela 6 – População ocupada segundo o local onde trabalha (DF).....	87
Tabela 7 – População ocupada segundo o local onde trabalha (PMB).....	88
Tabela 8 – População segundo o local onde estuda.....	89
Tabela 9 – População segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho.....	92
Tabela 10 – População segundo o tempo gasto para ir ao trabalho.....	93



## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Alvarás de construção em Luziânia em 2007.....	118
Quadro 2 – Alvarás de construção em Luziânia em 2008.....	119
Quadro 3 – Alvarás de construção em Luziânia em 2009.....	120
Quadro 4 – Alvarás de construção em Luziânia em 2010.....	121
Quadro 5 – Alvarás de construção em Luziânia em 2011.....	122
Quadro 6 – Alvarás de construção em Luziânia em 2012.....	123
Quadro 7 – Alvarás de construção em Luziânia em 2013.....	124
Quadro 8 – Alvarás de construção em Luziânia em 2014.....	125
Quadro 9 – Alvarás de construção em Luziânia em 2015.....	126
Quadro 10 – Alvarás de construção em Luziânia em 2016.....	127
Quadro 11 – Média de distribuição do ICMS em Luziânia (valores) 2007 a 2011.....	129
Quadro 12 – Média de distribuição do ICMS em Luziânia (valores) 2011 a 2016.....	130
Quadro 13 – Média de distribuição de ICMS em Luziânia – Geral.....	131
Quadro 14 – Deslocamento médio entre Brasília e Luziânia via transporte público. 2007 a 2011.....	132
Quadro 15 – Deslocamento médio entre Brasília e Luziânia via transporte público 2011 a 2016. ....	133
Quadro 16 – Deslocamento médio entre Brasília e Luziânia via transporte público – Geral.....	134



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – População de Luziânia segundo utilização de serviço de saúde pública...	78
Gráfico 2 – População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha.....	89
Gráfico 3 – População de Luziânia segundo o local onde estuda.....	91
Gráfico 4 – População de Luziânia segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho.....	92
Gráfico 5 – População de Luziânia segundo o tempo gasto para ir ao trabalho.....	93
Gráfico 6 – Alvarás de construção em Luziânia em 2007.....	118
Gráfico 7 – Alvarás de construção em Luziânia em 2008.....	119
Gráfico 8 – Alvarás de construção em Luziânia em 2009.....	120
Gráfico 9 – Alvarás de construção em Luziânia em 2010.....	121
Gráfico 10 – Alvarás de construção em Luziânia em 2011.....	122
Gráfico 11 – Alvarás de construção em Luziânia em 2012.....	123
Gráfico 12 – Alvarás de construção em Luziânia em 2013.....	124
Gráfico 13 – Alvarás de construção em Luziânia em 2014.....	125
Gráfico 14 – Alvarás de construção em Luziânia em 2015.....	126
Gráfico 15 – Alvarás de construção em Luziânia em 2016.....	127
Gráfico 16 – Quantidade de alvarás de construção emitidos entre 2007 e 2016.....	128
Gráfico 17 – Média de distribuição de ICMS em Luziânia – 2007 a 2011.....	129
Gráfico 18 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2007.....	129
Gráfico 19 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2008.....	129
Gráfico 20 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2009.....	129
Gráfico 21 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2010.....	129
Gráfico 22 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2011.....	129
Gráfico 23 – Média de distribuição de ICMS em Luziânia – Média 2012 a 2016.....	130
Gráfico 24 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2012.....	130
Gráfico 25 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2013.....	130
Gráfico 26 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2014.....	130
Gráfico 27 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2015.....	130
Gráfico 28 – Distribuição ICMS em Luziânia – 2016.....	130
Gráfico 29 – Distribuição de ICMS em Luziânia – geral.....	131

Gráfico 30 – Mobilidade pendular Brasília e Luziânia entre 2007 e 2011.....	132
Gráfico 31 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2007.....	132
Gráfico 32 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2008.....	132
Gráfico 33 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2009.....	132
Gráfico 34 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2010.....	132
Gráfico 35 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2011.....	132
Gráfico 36 – Mobilidade pendular Brasília e Luziânia entre 2012 e 2016.....	133
Gráfico 37 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2012.....	133
Gráfico 38 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2013.....	133
Gráfico 39 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2014.....	133
Gráfico 40 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2015.....	133
Gráfico 41 – Mobilidade pendular Brasília – Luziânia 2016.....	133
Gráfico 42 – Mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia via transporte público – geral.....	134
Gráfico 43 – Emissão de alvarás de construção em Luziânia, 2007 a 2016.....	139
Gráfico 44 – Distribuição média de ICMS em Luziânia, 2007 a 2016.....	139
Gráfico 45 – Mobilidade pendular média via transporte público entre Brasília e Luziânia, 2007 a 2016.....	139

## Introdução

O Brasil foi palco de uma acelerada e desorganizada urbanização a partir da segunda metade do século XX. A alta velocidade desse processo acarretou diversos problemas sociais e urbanos, marcados pela desigualdade e segregação social. Atrelada à expansão urbana, o país assistiu ao surgimento de suas primeiras metrópoles e regiões metropolitanas e com Brasília não foi diferente.

Brasília foi inaugurada em 1960, e em 1961 o Distrito Federal (DF) já possuía, além do Plano Piloto, outros núcleos urbanos, como Gama, Taguatinga, Planaltina, Sobradinho, Brazlândia, Núcleo Bandeirante e Paranoá. Já é possível observar o início de uma estrutura polinucleada do território do DF com o surgimento desses núcleos, que aliada à falta de autonomia dessas cidades, reforçou cada vez mais a dependência da centralidade, dos empregos e dos serviços do Plano Piloto. O resultado dessa complexa relação foi a metropolização da Capital em um território fragmentado e marcado pela desigualdade.

O DF possui papel de destaque em sua área de influência. A metropolização da Capital do país exerceu forte domínio sobre o seu anel metropolitano<sup>1</sup>, que acabou dependente dos empregos e serviços ofertados pelo Plano Piloto de Brasília. Dentre as cidades que dependem do núcleo metropolitano, pode ser observado que algumas delas são, inclusive, anteriores à Brasília, como é o caso de Formosa, Planaltina e Luziânia. São cidades com raízes do período colonial e que, devido ao protagonismo da nova Capital brasileira, acabaram por se tornar dependentes da mesma.

Luziânia é um município brasileiro do estado de Goiás que fica localizado a uma distância considerável de Goiânia (193 km) e mais próximo de Brasília (58 km), sendo a quinta maior cidade do estado, com uma área de 3.961 quilômetros quadrados<sup>2</sup> e

---

<sup>1</sup> Para informações complementares, consultar "Afiml estamos em uma metrópole! Velhas novidades do debate metropolitano a partir dos 360° de Brasília" de Benny Schvasberg, publicado em "Um novo planejamento para o Brasil" (ANPUR, 2013, p.166). A ideia de anel metropolitano refere-se à metropolização em 360 graus que ocorre no território do Distrito Federal e na sua área de expansão urbana, resultado de sua estrutura polinucleada, que tem raízes em planos, como o Plano da Grande Londres, conforme descrevem Anamaria de Aragão Costa Martins e Vicente Correia Lima Neto em "Dependência do automóvel, planejamento urbano e a cidade de Brasília" (IPEA, 2015, p.13) e também João Mendes Rocha Neto, em "Brasília e seu entorno: considerações sobre os desafios de metrópole emergente" (Revista Múltipla – Ano XI, vol. 14, nº 20, 2006, p.115).

<sup>2</sup> IBGE (10 out. 2002). Área territorial oficial Resolução da Presidência do IBGE de nº 5 (R.PR-5/02).

uma população estimada em 199.462 habitantes<sup>3</sup>, ficando atrás apenas da capital, Goiânia, e das cidades de Aparecida de Goiânia, Anápolis e Rio Verde.

Desde sua fundação, no século XVIII, até 1960, ano da inauguração de Brasília, Luziânia manteve-se uma pacata cidade do interior goiano, onde a economia mineradora durou pouco e a agricultura, menos ainda. Entretanto, após ceder aproximadamente 19% (752,59 km<sup>2</sup>, aproximadamente<sup>4</sup>) de área do seu território original para a construção do que seria então a Capital Federal (Figura 1), Luziânia passou a desenvolver-se, beneficiada pela BR-040, rodovia que corta seu território e que dá acesso a Brasília. Com um crescimento populacional acelerado, parte da população da nova capital brasileira começou a procurar alternativas de localização e moradia, tanto em Luziânia quanto em outras cidades dentro ou fora do Distrito Federal.

Figura 1: Mapa do Distrito Federal, 1958.



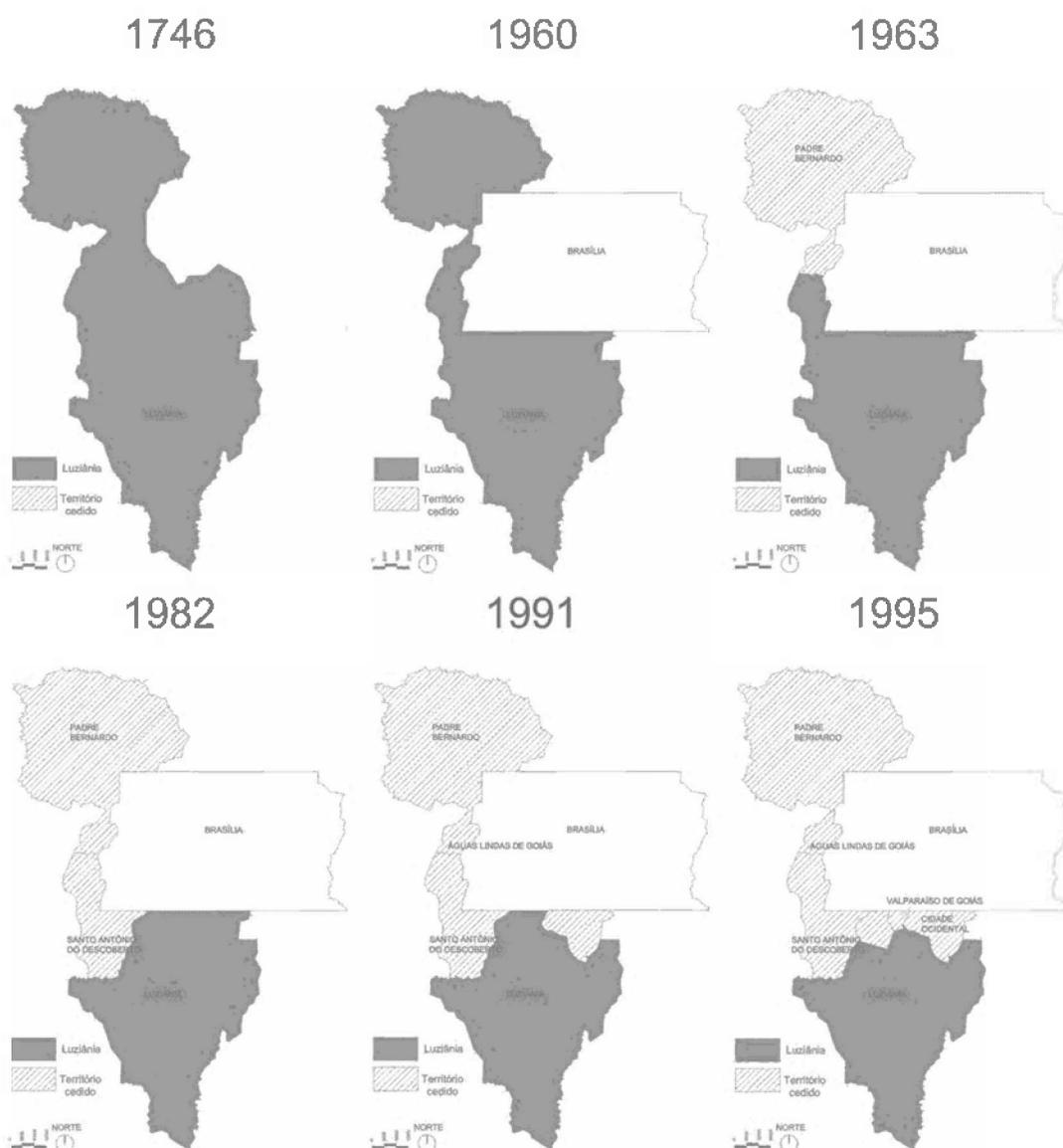
Fonte: Brasília e Formosa: 4.500 anos de História. Trilogia sobre a pré história de Brasília. Gustavo Chauvet, Ed. Terra Mater Brasilis, 2005.

<sup>3</sup> Estimativa populacional da Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) em março de 2017.

<sup>4</sup> Os cálculos de cessão de área foram realizados pelo autor desta pesquisa, em escala de aproximação.

Após a inauguração de Brasília em 1960, Luziânia passou por algumas modificações em seu território. A primeira foi a cessão de parte dele para o município de Padre Bernardo, em 1963, por meio da Lei Estadual nº 4797. Em 1982, a Lei Estadual nº 9167 reparte novamente o território da cidade, dessa vez originando o município de Santo Antônio do Descoberto. Em 1991, surge o município denominado Cidade Ocidental, pela Lei Estadual nº 11.403 e, em 1995, aparecem os dois últimos municípios, Valparaíso e Nova Gama, por meios das leis nº 12.667 e nº 12.680, respectivamente. O desmembramento do município pode ser observado na imagem a seguir (Figura 2).

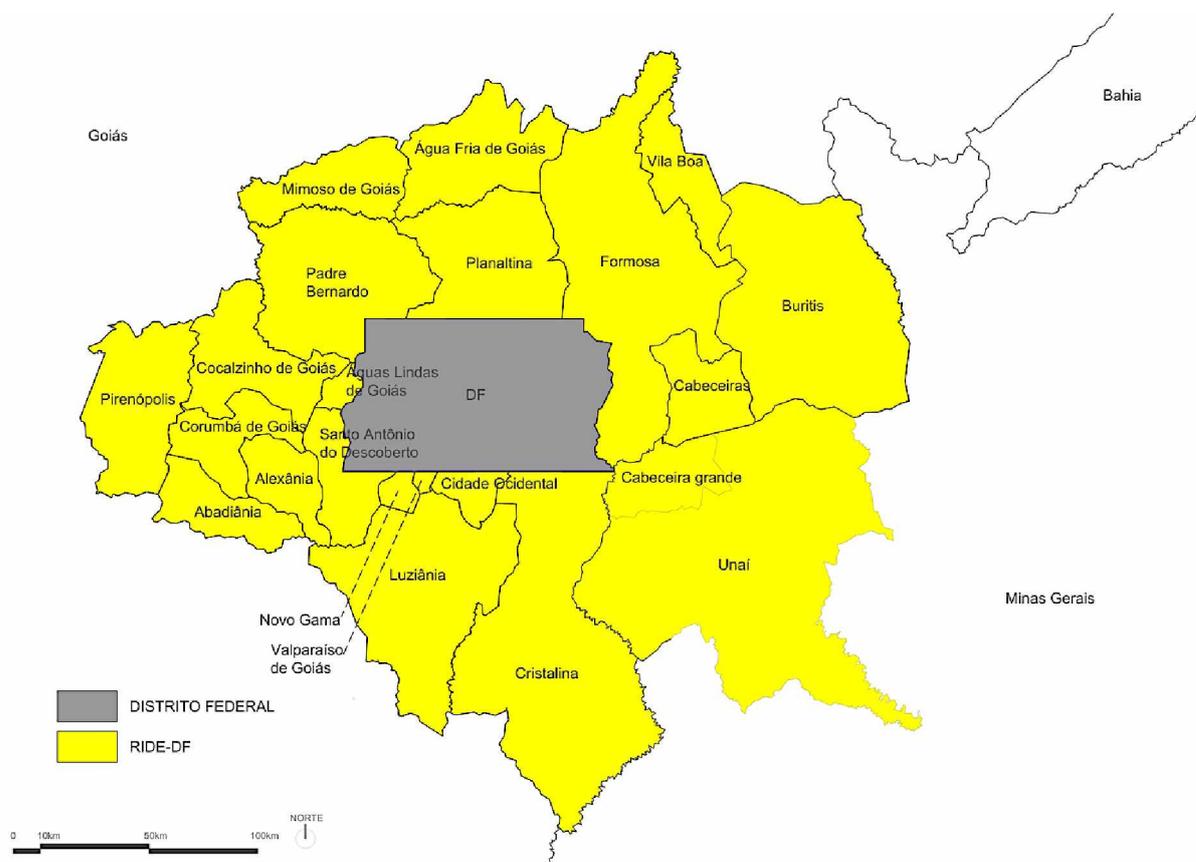
Figura 2: Evolução territorial de Luziânia, 2018.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

O ano de 1998 marcou o surgimento da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE do DF e Entorno). Criada pela Lei Complementar (LC) nº 94 de 1998 e regulamentada pelo Decreto nº 2.710 de 1998, e posteriormente alterada pelo Decreto nº 3.445 de 2000, a RIDE do DF e Entorno foi estabelecida com a proposta de harmonizar as ações administrativas da União, do DF e dos estados de Goiás (GO) e Minas Gerais (MG) a fim de diminuir as desigualdades entre as cidades adjacentes nos três estados (BRASIL, 1998), criando uma área de influência composta pelo DF e pelos municípios de Goiás (Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia, Cristalina, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Corumbá de Goiás, Abadiânia, Pirenópolis, Águas Lindas de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Padre Bernardo, Planaltina, Mimoso de Goiás, Água Fria de Goiás, Formosa, Vila Boa e Cabeceiras) e Minas Gerais (Cabeceira Grande, Unai e Buritis), conforme imagem da Nota Técnica nº1 de 2014 (Figura 3), da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan).

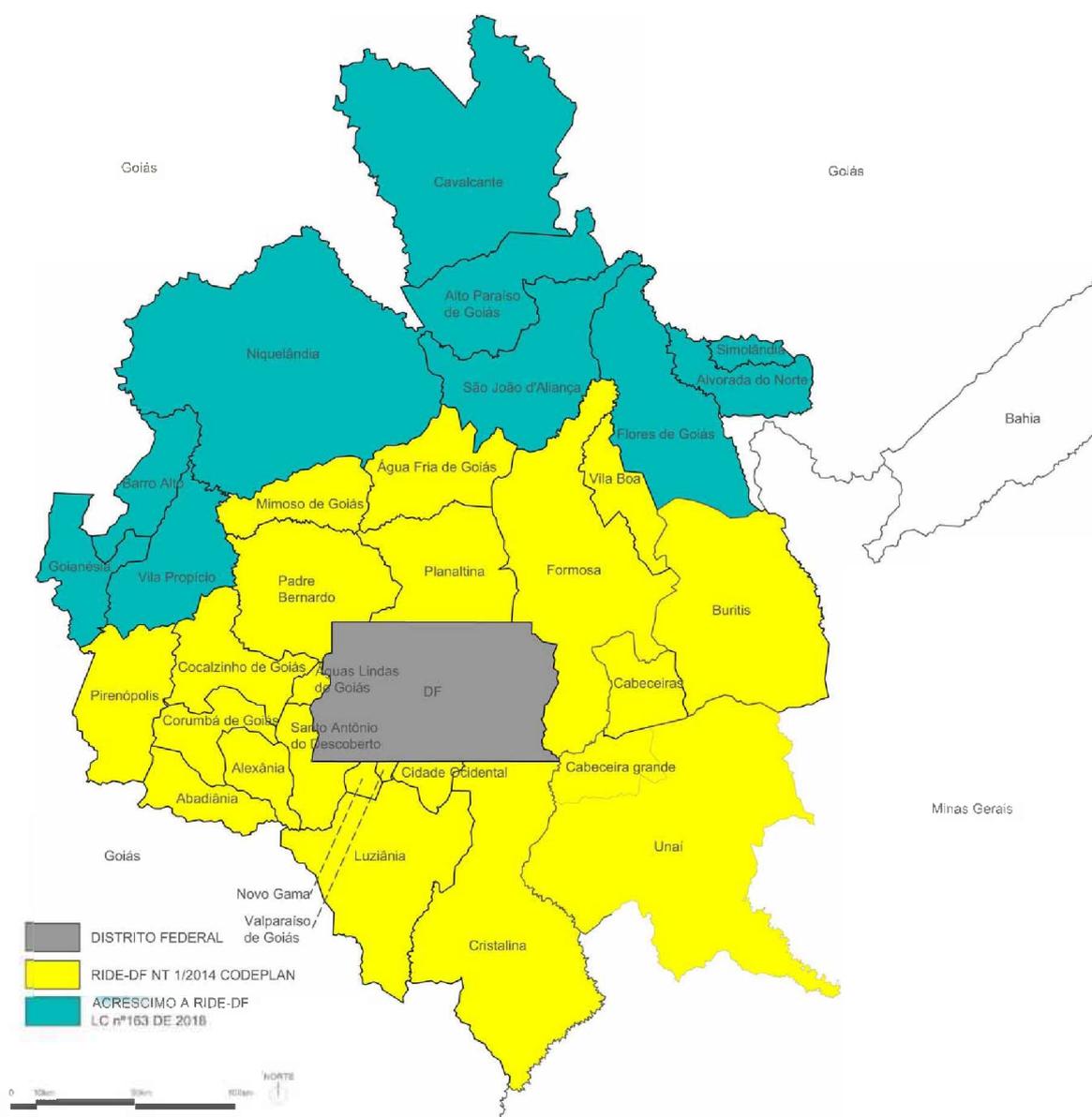
Figura 3: Mapa da RIDE do DF e Entorno conforme Nota Técnica nº 1 de 2014 da Codeplan.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Em junho de 2018, a RIDE do DF e Entorno foi novamente alterada em sua composição, com o acréscimo de 12 novos municípios (Alto Paraíso, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício) por meio da LC nº 163 de 2018 (Figura 4). Mais recentemente, em dezembro de 2018, foi assinada a Medida Provisória (MP) nº 862, que altera a Lei nº 13.089, conhecida como Estatuto da Metrópole (EM), que permite ao DF “[...] integrar região metropolitana com Municípios limítrofes ao seu território [...]” (2018, Art. 3º, § 3º). Para para entrar em vigor, necessita de aprovação de LC na Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF).

Figura 4: Mapa da RIDE do DF e Entorno conforme LC nº 163 de 2018.

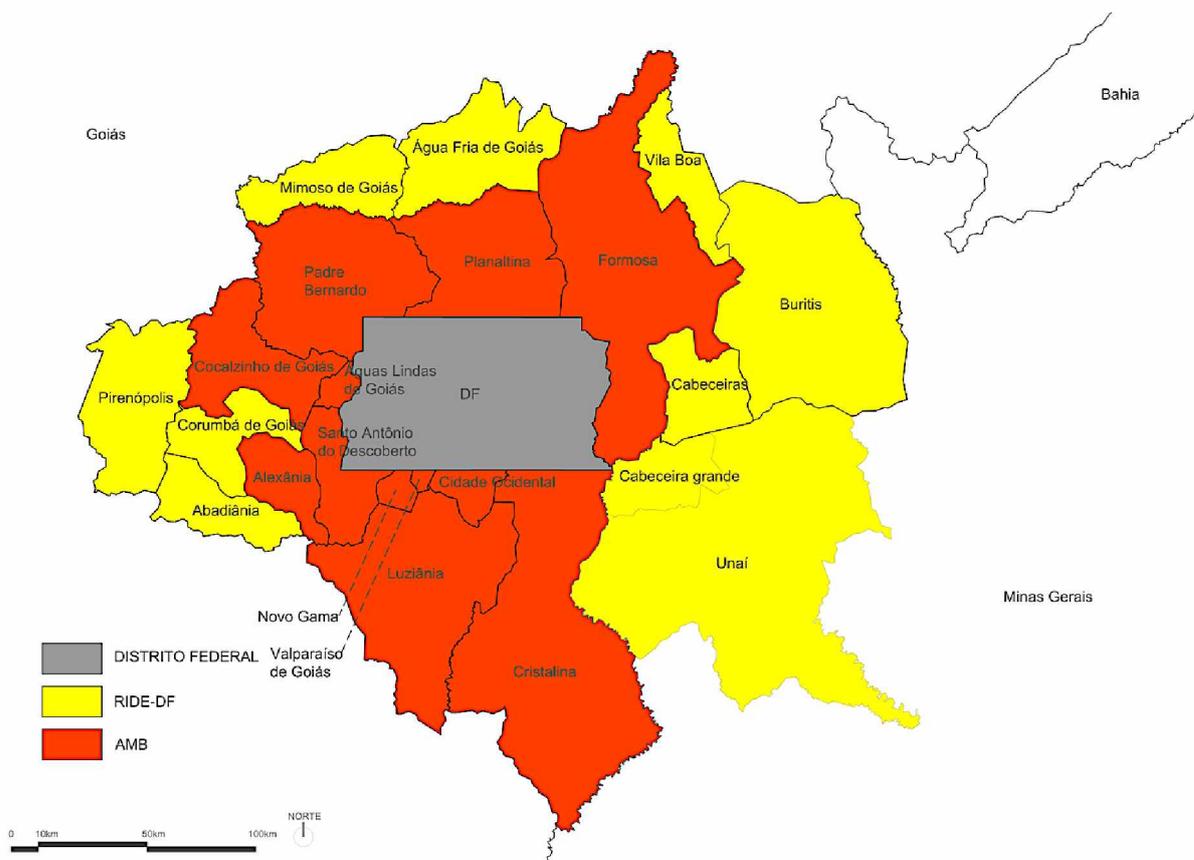


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A proporção da área estabelecida pela RIDE do DF e Entorno é questionada por alguns pesquisadores como Paviani et al. (2010a) que propõem um novo espaço metropolitano no DF, denominado Área Metropolitana de Brasília (AMB).

A AMB não é uma área institucionalizada como Região Metropolitana (RM) de direito, mas é considerada pela Codeplan, uma área de caráter metropolitano que tem uma dinâmica de troca entre Brasília e os municípios envolvidos diretamente com sua experiência metropolitana, recebendo influência socioespacial direta e diferenciando-se da RIDE do DF e Entorno por envolver uma quantidade menor de municípios. Em sua Nota Técnica nº1 (2014, p. 27) a Codeplan propõe “[...] para os 12 municípios, aqui denominados Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) [...]”, estabelecendo, inclusive, um conceito para o grupo de municípios selecionados circundantes ao DF. Como pode ser observado na imagem (Figura 5), tanto na RIDE do DF e Entorno como na AMB, está inserida a cidade de Luziânia.

Figura 5: Mapa da RIDE do DF e Entorno com destaque para a AMB, conforme Nota Técnica nº 1 de 2014 da Codeplan.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Outro marco importante para o planejamento urbano no Brasil foi o Estatuto da Cidade (EC), instituído pela Lei nº 10.257 de 2001. O Estatuto estabeleceu algumas regras para as cidades brasileiras, como a elaboração de um Plano Diretor (PD) para cidades que estivessem dentro de critérios determinados pelo Estatuto. Luziânia foi uma das cidades contempladas com a obrigação da elaboração de um Plano Diretor.

A elaboração do PD de Luziânia iniciou-se em 2004 e ficou sob a responsabilidade da Organização Não Governamental (ONG) Instituto de Estudos Pró-Cidadania, conhecida como PRÓ-CITTÁ<sup>5</sup>. Finalizado em 2006, o PD foi sancionado pela Lei Estadual nº 2.987, em 03 de outubro, e continua em vigor. A criação do Plano foi pensada para capacitar a cidade e desenvolver estímulos sociais e econômicos para o município, bem como proporcionar a melhoria da qualidade de vida da população.

Alguns anos após a sanção do PD, em 2013 e, posteriormente em 2017, Luziânia foi uma das cidades contempladas com a Pesquisa Metropolitana de Amostra de Domicílios (PMAD). A pesquisa busca retratar um perfil socioeconômico da população das cidades sob o contexto do espaço metropolitano de Brasília, permitindo conhecer melhor sua relação com a capital. Segundo a PMAD (2017), dentre a população economicamente ativa de Luziânia (91.473 pessoas), foi observado que 24,69% da população total (199.462 pessoas) trabalhava no próprio município (49.243 pessoas), o que correspondia a 65,26% da população ocupada. A pesquisa também mostrou que 21.226 pessoas trabalhavam no DF, representando 44,04% da população ocupada. Pode-se perceber a expressividade do Plano Piloto, já que 14.499 pessoas, 19,22% da população ocupada, trabalhava no Plano. Taguatinga apareceu em seguida com uma quantidade bem inferior (1.135 pessoas), que equivale a 1,50% da população ocupada. Pessoas que trabalhavam em outros municípios do estado de Goiás correspondia a 5,29% (4.140 pessoas).

---

<sup>5</sup> O Governo de Goiás, por meio da Secretaria de Estado do Planejamento e Desenvolvimento, celebrou um convênio de Cooperação Técnica em parceria com o Ministério da Integração Nacional, com o objetivo de prover planos diretores de municípios limítrofes ao DF. A equipe técnica teve início em 2004 e foi composta pela Gerência do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Entorno do DF liderada pela pedagoga Dra. Jacqueline Bezerra Cunha, intermediando a elaboração dos planos diretores de oito municípios limítrofes ao DF, além de Luziânia. Outras informações também podem ser encontradas em "Território e Planejamento" (Jorge Natal, 2011, p.573).

Esses dados apresentam a cidade de Luziânia dependente do centro metropolitano, com boa parte de seus habitantes migrando para outros municípios em busca de trabalho. Tal realidade traz indagações se Luziânia, a partir do EC, buscou se capacitar por meio de instrumentos, objetivando dar uma atenção maior a seu planejamento urbano. Voltando-se, especificamente ao Plano Diretor, é colocada a seguinte questão: esse instrumento é capaz de estimular maior autonomia e independência em uma cidade localizada em uma área de contexto metropolitano? Esse questionamento surge do próprio Plano que cita “garantia do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade” (2006, Art. 2º, I) como um de seus princípios fundamentais.

O objetivo geral da pesquisa é analisar se o PD de Luziânia (2007-2016), após seus 10 anos de implementação, conforme solicitado pelo Estatuto da Cidade, atingiu os objetivos propostos, confrontando-os com parâmetros de crescimento urbanístico e edilício, de mobilidade e econômico-financeiro, a fim de comprovar a eficácia ou não do Plano, observando para isso, o seu crescimento urbano e sua inserção metropolitana.

Como objetivos específicos, é preciso estudar a cidade de Luziânia compreendendo sua história e seu desenvolvimento urbano; analisar o Plano Diretor entendendo seu processo, sua organização e seus objetivos; estudar os parâmetros de crescimento urbano da cidade; e analisar o deslocamento entre Brasília e Luziânia e a movimentação econômico-financeira referente a bens e serviços em Luziânia a fim de confrontá-los com a lei e verificar sua eficácia.

A pesquisa desta dissertação busca contribuir, empiricamente, com dados provenientes de análises do comportamento dessas variáveis que possam aguçar a interpretação da relação metropolitana entre Luziânia e Brasília. Dessa forma, pode-se obter respostas sobre a existência ou não de fatores que estimulam um alto grau de dependência de Luziânia sobre Brasília e quais mecanismos seriam capazes de contribuir para que uma Luziânia, inserida na RIDE do DF e Entorno e AMB, possa se tornar menos dependente do Plano Piloto e se desenvolver de forma mais autônoma, complementar e integrada ao DF e à possível Região Metropolitana de Brasília, conforme a MP nº 862 (2018, Art. 4º, § 3º):

A instituição de região metropolitana ou aglomeração urbana que envolva municípios limítrofes ao Distrito Federal será formalizada por meio de

aprovação da lei complementar pela assembleia legislativa do Estado envolvido e pela Câmara Legislativa do Distrito Federal.

Esta dissertação parte do pressuposto de que a cidade de Luziânia, nos últimos anos, manteve a tendência de se tornar mais dependente do centro metropolitano de Brasília, não obstante a diretrizes do PD no sentido de se buscar uma dinâmica econômica capaz de garantir maior desenvolvimento autônomo do município, considerando que o desenvolvimento urbano de uma cidade percorre caminhos independentes do planejamento urbano preconizado pelo PD, que são em boa medida baseados nos interesses do mercado imobiliário.

O ponto de partida da pesquisa se concentrou na busca em bancos de dados e, fontes documentais, fornecidos, majoritariamente, por órgãos governamentais. Os principais órgãos consultados, de forma presencial, foram:

1. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Luziânia (SMDU)
2. Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás – Sede Luziânia
3. Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
4. Central Expresso LTDA (Concessionária de transporte público rodoviário semiurbano intermunicipal Luziânia-Brasília)

Durante o período de pesquisa, outros órgãos do governo e empresas privadas também foram consultados, contudo, ou não possuíam as fontes necessárias, ou dificultaram o acesso às mesmas e, portanto, não serão mencionados neste trabalho. Outras fontes de dados foram encontradas em fontes bibliográficas ou em conteúdos online, como:

5. Codeplan
6. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)
7. Biblioteca Central da Universidade de Brasília (BCE/UnB)

A metodologia de pesquisa foi baseada no levantamento de dados pertencentes a três variáveis de análise cruzadas: 1) o crescimento urbano da cidade de Luziânia; 2) a movimentação econômico-financeira referente a bens e serviços em Luziânia; e 3) os deslocamentos entre Brasília e Luziânia. Os dados eleitos para subsidiar cada área de análise foram, respectivamente, os alvarás de construção aprovados; distribuição de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) em Luziânia; e a quantidade de viagens realizadas entre Brasília e Luziânia Todos os

dados foram coletados e comparados no mesmo intervalo de tempo da pesquisa (2007-2016), sendo explicados e justificados abaixo.

O alvará de construção é um documento pelo qual o poder público municipal dá anuência e permite que o proprietário particular de propriedades urbanas possa intervir civilmente em seus projetos previamente analisados e aprovados. Esse documento representa a permissão do Estado para receber uma nova edificação, garantindo que a construção esteja apta a receber toda a infraestrutura existente (ou que talvez precise de reforços) oferecida pela cidade, sem maior impacto ao conjunto urbano.

Isto posto, esta pesquisa busca investigar o crescimento urbano e edílico da cidade de Luziânia, compreendendo que cada alvará de construção aprovado representa uma nova edificação no conjunto urbano. É importante registrar que a pesquisa, se restringe ao uso legal, uma vez que a análise informal do uso da terra torna-se inviável pela ausência de dados empíricos que possam registrar de forma confiável sua informalidade. Os processos e análises se deram, primeiramente, com a coleta pessoal dos alvarás de construção emitidos pela SMDU no período em questão. Com a coleta dos alvarás, o segundo passo foi organizar, em planilhas, os dados que diferenciassem e organizassem os alvarás entre si, como número do alvará, nome do proprietário, área, uso, porte e data de expedição, que foram separados ao final em anos e meses. Após o minucioso trabalho de separação dessas informações, foram elaborados 12 mapas gráficos para ilustrar os alvarás de construção emitidos. Cada um deles foi identificado no mapa da cidade sob a forma de pontos coloridos, de acordo com o seu uso e porte, e, em seus respectivos endereços para ilustrar graficamente uma análise visual comparativa.

As planilhas auxiliaram na criação dos gráficos, informando o percentual de cada tipo de alvará (habitação unifamiliar, multifamiliar, comercial, institucional, uso misto e industrial) emitido por ano. Essas planilhas foram a base para a extração mais concisa da quantidade de alvarás, a subdivisão quanto ao seu uso e o porte por ano. Por meio dessa separação, foi possível identificar um perfil quantitativo anual, que, ao longo de uma década, revela como ocorreu o crescimento oficial da cidade, aprovado pela prefeitura. A análise foi detalhada individualmente pelos anos propostos no

intervalo da pesquisa. O esquema apresentado abaixo (Figura 6) ajuda a ilustrar a metodologia descrita.

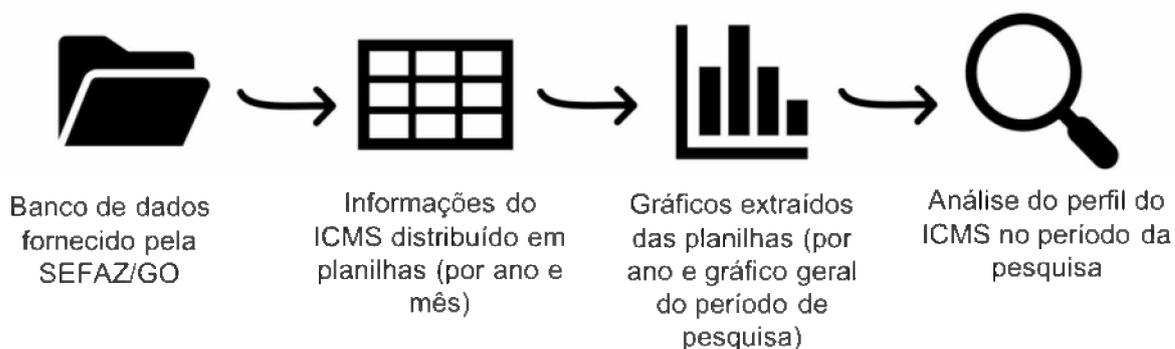
Figura 6: Esquema visual (crescimento urbano) – Alvarás, planilhas, mapas e análise.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

O ICMS é um tributo regulamentado pela LC nº 87 de 1996, de competência dos Estados e do DF. O imposto incide sobre produtos e prestação de serviços dos mais variados tipos, como compra de alimentos e eletrodomésticos, e qualquer pessoa física ou jurídica pode ser um contribuinte. Seguindo essa lógica, esta pesquisa correlaciona como pressuposto e hipótese que, à medida que a quantidade de alvarás de construção comerciais, industriais, institucionais e de uso misto aumentam, tende a aumentar a distribuição do referido imposto, tendo em vista a maior circulação de bens e serviços. As informações de distribuição de tributos foram fornecidas pela Secretaria de Estado da Fazenda de Goiás (SEFAZ/GO), e também serão coletados, mensal e anualmente, no mesmo intervalo de tempo mencionado anteriormente para análise da terra urbana: de 2007 a 2016. Segue ilustração (Figura 7) que ajuda a representar o método.

Figura 7: Esquema visual (econômico-financeiro) – Dados do ICMS, planilhas, gráficos e análise.

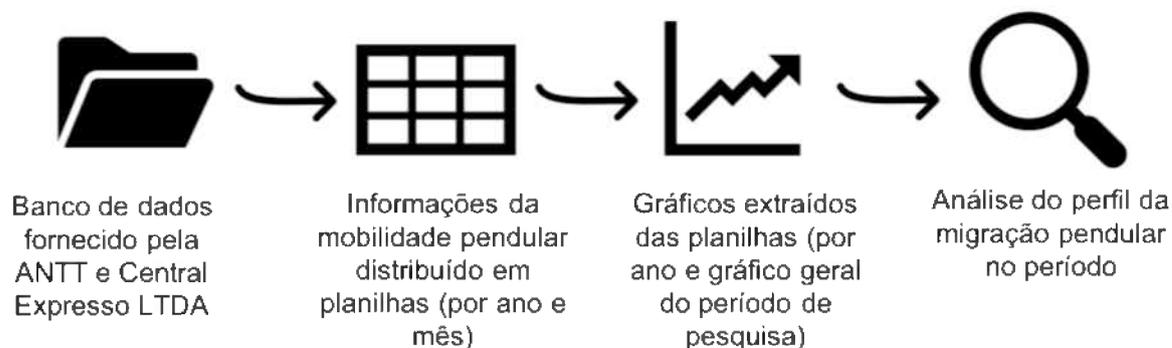


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A mobilidade pendular intermunicipal ou mobilidade pendular é um fenômeno que vem aumentando, principalmente nas grandes cidades. Trata-se de um deslocamento diário dos habitantes de um município a outro para a realização de atividades cotidianas como trabalho, estudo, busca por serviços e oportunidades. Isso ocorre pelos serviços serem, muitas vezes, deficientes em seu município de residência. Ao final do dia, os moradores retornam, portanto, aos seus domicílios. Conforme Ojima, Pereira e Silva (2008, p.3), é “[...] característica que realmente marca uma cidade-dormitório [...]”. Outros fatores, como o alto custo de vida nas grandes cidades e, conseqüentemente, o alto custo do metro quadrado imobiliário residencial também empurram os habitantes para regiões mais afastadas do centro metropolitano. Esta pesquisa alinha, portanto, o entendimento de que, conforme acontece o aumento do número de viagens entre as duas cidades – Brasília e Luziânia –, como hipótese, também tende a ocorrer o aumento da expedição de alvarás de construção residenciais pela SMDU de Luziânia, reforçando uma tendência de caracterização de cidade-dormitório e a dependência de Brasília.

É importante ressaltar que, para efeito desta pesquisa, foram consideradas apenas as viagens realizadas por meio transporte público no percurso Terminal Rodoviário de Luziânia – Rodoviária do Plano Piloto de Brasília, não sendo contabilizadas outras formas de deslocamento como automóveis particulares, por serem de mais difícil captura. As informações levantadas a partir dos dados relativos ao número de viagens ocorridas foram fornecidas pela ANTT e pela empresa Central Expresso LTDA, atual prestadora do serviço. As informações referentes à distribuição de ICMS e de quantidade de deslocamentos diários serão também organizadas em planilhas, que vão mostrar a trajetória das duas variáveis de análise por mês e por ano, no mesmo intervalo delimitado, obtidas a partir dos gráficos resultantes das planilhas. Segue novamente esquema ilustrativo (Figura 8) que ajuda a interpretar o método.

Figura 8: Esquema visual (deslocamento) – Quantidade de viagens realizadas, planilhas, gráficos e análise.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Após todo o sistema de planilhas, gráficos e mapas finalizado, a análise é iniciada por ano de pesquisa, comparando e observando o passo de cada indicador durante o ano e ao longo do intervalo. Com a análise separada e finalizada, a pesquisa toma seu rumo final, que é observar, de forma cruzada, toda a trajetória dos três indicadores ao longo do intervalo 2007 – 2016 e analisar o resultado levando em conta as diretrizes propostas no PD de Luziânia. Abaixo, segue novamente ilustração (Figura 9) que sintetiza o processo metodológico da pesquisa.

Figura 9: Esquema visual (esquema metodológico da análise final): Mapas dos alvarás, gráficos ICMS e mobilidade pendular intermunicipal revelam resultado que, dividido pelo PD, chegam à análise da pesquisa.



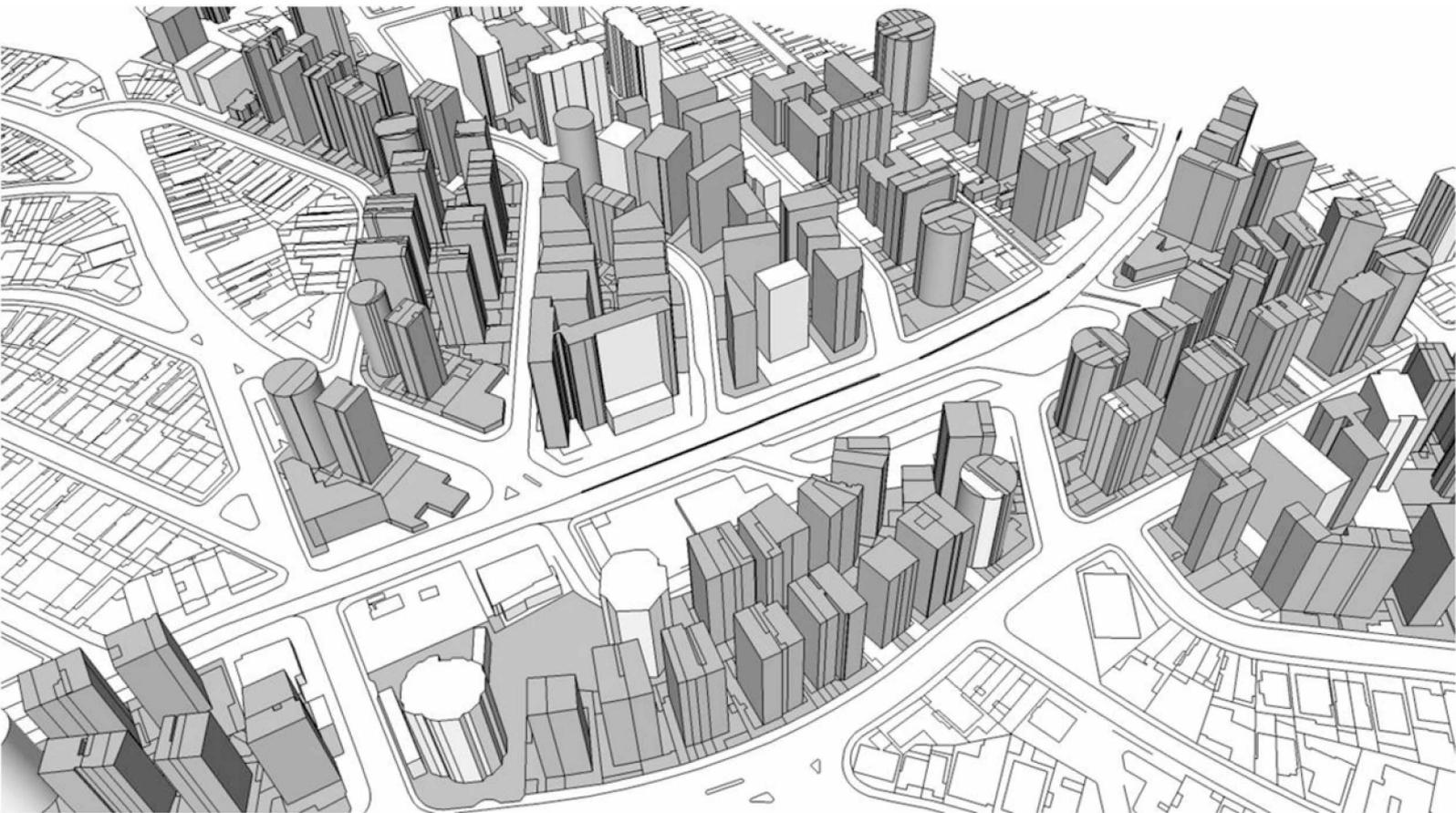
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Para a apresentação desta pesquisa, a dissertação foi estruturada em três partes. O primeiro capítulo introduz o PD, apresentando um breve histórico sobre o tema, seus conceitos e as características do instrumento. O segundo capítulo procura,

primeiramente, focar no contexto metropolitano do PD e, em seguida, tratar da metropolização em Brasília, trazendo conceitos em consonância com a RIDE do DF e Entorno e a AMB. Como exemplo, é apresentado, de forma breve, o Plano Diretor de Maringá por ter sido encontradas características similares às situações vivenciadas por essa área metropolitana e a Área Metropolitana de Brasília.

O terceiro e último capítulo fala sucintamente de Luziânia, com dados que incluem um breve histórico da cidade, sua evolução urbana e, em seguida, uma abordagem específica de seu PD. São levantadas também, informações sobre seu processo de elaboração, descrevendo-o e trazendo características do Plano. Por fim, os capítulos fazem a análise da eficácia do PD, do ponto de vista das diretrizes de desenvolvimento autônomo do município, de acordo com a metodologia proposta.

Em suma, a pesquisa buscou um entendimento sobre o PD de Luziânia, procurando investigar a sua relação com a questão metropolitana vivida no contexto Brasília-Luziânia e se o Plano é eficaz em seus objetivos.



Disponível em: <<https://www.lotescbl.com.br/blog/o-que-e-o-plano-diretor-e-como-ele-influencia-toda-uma-cidade/>> acesso 10 fev. 2019.

## Capítulo 1 – O instrumento Plano Diretor

Este capítulo tem como objetivo introduzir o assunto sobre o instrumento Plano Diretor (PD) no Brasil, apresentando conceitos, características e pontos de vista de autores, com o propósito de um entendimento sobre o PD e sua relação para com as cidades brasileiras.

### 1.1 Problematização do Plano Diretor

Os últimos 60 anos brasileiros protagonizaram uma acelerada urbanização associada à falta de planejamento das cidades, sobretudo as maiores, o que resultou em um espaço urbano marcado pela informalidade e pela desigualdade social. Face a um cenário ainda resultante desse sistema desorganizado, em 2001 foi aprovada a Lei nº 10.257, O Estatuto da Cidade que foi responsável por trazer muitos avanços em relação às leis urbanas, objetivando um crescimento organizado das cidades. Saule Júnior e Rolnik (2001, p.5) apresentam três campos de atuação no EC:

[...] induzir mais do que normatizar as formas de uso ocupação do solo; uma nova estratégia de gestão que incorpora a idéia de participação direta do cidadão em processos decisórios sobre o destino da cidade e a ampliação das possibilidades de regularização das posses urbanas, até hoje situadas na ambígua fronteira entre o legal e o ilegal.

Dentre as inovações impostas pelo EC está a obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor em cidades que seguem determinadas características. De acordo com Fernandes (2002, p.8):

A nova lei tem quatro dimensões fundamentais, quais sejam: consolida um novo marco conceitual jurídico-político para o Direito Urbanístico; regulamenta e cria novos instrumentos urbanísticos para a construção de uma ordem urbana socialmente justa e incluyente pelos municípios; aponta processos político-jurídicos para a gestão democrática das cidades; e propõe instrumentos jurídicos para a regularização fundiária dos assentamentos informais em áreas urbanas municipais.

A Constituição Federal (CF) de 1969 já permitia que os municípios brasileiros elaborassem seus planos diretores, que deram origem a códigos de obras, leis de uso e ocupação do solo, além de outras normas urbanísticas. Já na CF de 1988, seu artigo 82 estabelece a obrigação do PD em cidades com mais de 20 mil habitantes, mas somente com o EC que ocorre sua regulamentação, 13 anos mais tarde. Os planos até o EC necessitariam de revisão ou até mesmo precisariam ser refeitos, mas o que aconteceu na prática foi que muitos municípios não atualizaram os seus planos.

A CF de 1988 eleva o PD a outro patamar quando o institui como instrumento básico e fundamental para o planejamento urbano, com o detalhe de que o PD deveria estar correlacionado aos outros demais planos de política urbana, bem como a planos econômicos que guardassem relação estreita e harmônica entre si, como o Orçamento Anual e o Plano Plurianual. Sendo assim, o PD é um instrumento fonte do desenvolvimento urbano das cidades, e por essa razão deve possuir camadas interligadas às demais esferas do município, permeando desde o perfil socioeconômico até a participação popular em sua elaboração.

Em uma definição geral sobre PD, esse documento busca direcionar as principais atividades dos agentes públicos e privados no processo de desenvolvimento das cidades. O EC determina que o PD, aprovado por lei municipal, é o instrumento elementar da política de desenvolvimento regional e expansão urbana. Por meio desse documento, os municípios são capazes de formular suas próprias diretrizes de planejamento urbano e territorial. Esse instrumento guia as principais diretrizes de ordenamento territorial e se torna fundamental peça de planejamento urbano, principalmente se for capaz de juntar os diferentes atores sociais que compõem um espaço urbano. Nele estão contidas ainda as normas e diretrizes que estabelecem o regime de propriedade, planejamento, desenvolvimento e de expansão urbana, conforme estabelece a Constituição de 1988<sup>6</sup>. Somado a isso, encontra-se o desafio de combinar os lados técnicos e políticos: técnicos por tratar-se de um documento com viés técnico e por isso fundamentado em um conjunto de decisões e análises técnicas; políticos pois é preciso a compreensão entre o espaço-físico da cidade e o espaço dos interesses imobiliários inerentes à mesma. O PD funciona, portanto, como uma articulação entre essas duas áreas de interesses. Segundo Saule Júnior e Rolnik (2001, p.6), o Plano Diretor tem a obrigação de “inverter o que realmente ocorre em nossas cidades — a apropriação privada (e na mão de poucos) da valorização imobiliária decorrente dos investimentos públicos e coletivos, pagos pelos impostos de todos”.

O PD, a partir do EC, tornou-se obrigatório em diversos casos: nas cidades que têm mais de 20 mil habitantes; nos municípios que integram regiões metropolitanas e

---

<sup>6</sup> Artigo 182, parágrafo primeiro: “§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”.

aglomerações urbanas; nas cidade onde o poder público municipal tenha a intenção de utilizar os instrumentos de política urbana previstos no parágrafo 4º do art. 182 da CF<sup>7</sup>; cidades integrantes de áreas de especial interesse turístico; e, finalmente, nas cidades localizadas em áreas de influência de empreendimentos com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional. Conforme o próprio estatuto, foi dado o prazo de cinco anos para que os municípios pudessem elaborar seus planos diretores<sup>8</sup>.

Dentre as características que compõem um PD, pode-se destacar a imperatividade, já que esse documento impõe ao município e aos particulares as regras de ordenamento urbanístico territorial. Outra característica interessante é seu argumento da função social da propriedade, baseado na CF de 1988. Cabe acrescentar que o PD é peça fundamental no planejamento urbano para a tentativa de controle do mercado imobiliário pelo município e aplicação de instrumentos da política urbana<sup>9</sup>, já que esse ordenamento, na prática, muitas vezes foge das mãos do Estado. Correia afirma (2008, p.352):

O plano diretor municipal estabelece a estratégia de desenvolvimento territorial, a política municipal de ordenamento do território e de urbanismo e as demais políticas urbanas, integra e articula as orientações estabelecidas pelos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional e regional e estabelece o modelo de organização espacial do território municipal.

Alguns autores apontam seus pontos de vista sobre o PD, inclusive antes do EC. Villaça (1998) salienta que o planejamento urbano baseado essencialmente nos planos diretores tende a concentrar-se na teoria, já que o uso efetivo desse instrumento é rarefeito, diferentemente das leis de zoneamento urbano e controle de loteamentos. Para o autor, o PD se constituía desinteressante para o poder público e para a sociedade, se tornando vulnerável ao mercado imobiliário, que tentou restringi-

---

<sup>7</sup> Os instrumentos são: parcelamento ou edificação compulsórios; Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) progressivo ao longo do tempo; e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública.

<sup>8</sup> O prazo venceu em 11 de outubro de 2006, sendo que muitos municípios não elaboraram seus planos nessa data. Algumas cidades brasileiras elaboraram seus planos diretores de forma rápida, outras contrataram empresas de consultoria urbana para elaborarem os planos. Os trâmites legais de aprovação na câmara legislativa municipal foram buscados posteriormente, sendo questionada a qualidade na elaboração desses planos.

<sup>9</sup> O parcelamento compulsório, o IPTU progressivo no tempo e a desapropriação com a finalidade de promover a reforma urbana necessitam de regulamentação no Plano Diretor.

lo a um documento de diretrizes gerais, que não poderia ser autoaplicável, além de conter propostas que, vez ou outra, fugiam da alçada do poder público, tornando-se obsoleto: “O plano diretor acaba assim, por se tornar aquele plano que define orientações sobre como deverá ser o plano quando ele vier a ser feito” (VILLAÇA, 1999, p.243). O autor ainda apontou a falta de consenso que entre os atores responsáveis pela elaboração e implementação de planos diretores, ficando prejudicados enquanto documentos concisos. Para o autor (1999, p.238):

[...] 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.

A relevância do PD não se resume a ser o instrumento básico do planejamento urbano. Um lado bastante relevante desse documento encontra-se justamente em seu processo de elaboração, que assume a necessidade de uma visão sistêmica sobre o município. Essa visão sistêmica tem, por sua vez, um papel estratégico dentro do planejamento urbano, já que ao se conhecer a realidade municipal, o PD deve identificar os meios, isto é, ações e instrumentos mais eficazes para o enfrentamento dos problemas da cidade e seus consequentes desafios buscando convergir os interesses dos agentes públicos e particulares. É importante que essa visão sistêmica seja capaz de reconhecer suas limitações e a possibilidade de intervenções, principalmente pelo fator “tempo de revisão do plano”, cujo prazo determinado pelo EC, é de 10 anos. O momento dessa definição é muito importante dentro do processo técnico e político do plano, pois buscará a mediação dos interesses com o objetivo de correlacionar os diversos atores sociais urbanos, passo fundamental para a implementação do PD. Araújo (2000, p.77), alerta para a importância do processo de planejamento do Plano:

O Plano é, ao mesmo tempo, um *instrumento de negociação* (durante a fase de elaboração e depois) e de aglutinação política dos atores, à medida que expressa, de forma técnica e organizada, o conjunto das decisões e compromissos assumidos pelos agentes que conduzem o planejamento e conferem transparência às opções e decisões.

Para garantir uma gestão democrática do PD, é necessário que as dimensões políticas e técnicas inerentes tanto ao processo de elaboração, quanto à

implementação do PD, estejam alinhadas de modo a se integrarem. Mesmo após EC, Villaça (2005, p. 92) argumenta a necessidade de uma aguda revisão do instrumento:

O planejamento urbano no Brasil, representado pelo Plano Diretor, está a exigir uma revisão radical, ou seja, pela raiz. Todos os seus pressupostos precisam ser questionados. Todos, sem exceção. A partir desse questionamento, é fundamental que o conteúdo do Plano Diretor e seus métodos sejam redefinidos de baixo para cima. A maioria deve recusar o Plano pautado pela minoria.

Correia (2008) aponta que o Plano possui função estratégica, pois ajusta as alternativas de desenvolvimento do município, e também função regulamentar, ao determinar os parâmetros e coeficientes para o uso do solo urbano. Moreira (2008) aponta a deficiência qualitativa de conteúdo dos planos diretores devido ao seu tempo de elaboração, que muitas vezes dura anos, o que faz com que se tornem ultrapassados ao final de sua elaboração. Muitas vezes, o processo de planejamento, etapa mais importante da elaboração do Plano, é despercebida como tal, com o foco apontado para a sua finalização imediata. Para Santos e Montandon (2011, p.33), o maior propósito do PD é definir a função social da cidade e da propriedade urbana:

"[...] o Plano Diretor feito e decidido unicamente por técnicos e por determinados grupos da sociedade não é eficaz para o enfrentamento dos problemas urbanos, pois, além de ter baixa legitimidade, não expressa um pacto para o desenvolvimento urbano do município [...]

[...] Muitos Planos apenas transcrevem trechos do Estatuto, outros incorporam os instrumentos sem avaliar sua pertinência em relação ao território e a capacidade de gestão do município, outros, ainda, incorporam alguns fragmentos de conceitos e ideias do Estatuto de modo desarticulado com o próprio plano urbanístico. Por outro lado, alguns Planos avançaram no delineamento de estratégias de desenvolvimento urbano que dialogam com as dinâmicas locais e com a perspectiva de cumprimento da função social da propriedade pactuada com os diversos segmentos da sociedade. Independentemente da forma como o Estatuto da Cidade foi abordado nos Planos Diretores, constata-se o nítido esforço da sociedade e dos gestores em incorporá-lo no Plano Diretor. Quanto a regulamentação dos instrumentos para sua aplicação prática, os Planos ainda apresentam debilidades e deficiências de natureza técnica [...]."

Um detalhe importante a destacar, são os princípios presentes na CF de 1988, que serviram como ponto de partida para a institucionalização normativa dos planos diretores. Esses princípios funcionam como parâmetros e unificam os planos ao sistema normativo (MELO, 1994). Observa-se que os PD também estão subordinados a princípios constitucionais que ditam as normas urbanísticas, na busca de integrar o desenvolvimento nacional e a igualdade social. Esses princípios prenunciavam os objetivos da política urbana do EC, baseados essencialmente em "ordenar o pleno

desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana” (Estatuto da Cidade, art. 2º).

O primeiro trata da função social da cidade busca a efetividade do direito das pessoas às cidades, estando ligado a outros pontos estruturais, como acesso à moradia digna, à infraestrutura, ao saneamento, à mobilidade, ao lazer e a outros que reforçam a ideia de uma cidade integrada e que sirva como parte da vida dos cidadãos. Em outras palavras, o direito ao acesso a condições e serviços essenciais à qualidade de vida urbana, combatendo a desigualdade e promovendo a inclusão social, indica o que Saule Júnior (2002, p.60) chama de “a construção de uma nova ética urbana”.

Outro é o da princípio da função social da propriedade urbana, baseado na supremacia do Estado sobre o interesse particular dos proprietários de imóveis, tangente à propriedade urbana, com o intuito de estimular o bom uso do solo urbano na medida em que é feita a distribuição de infraestrutura adequada e, a conservação do meio ambiente e do patrimônio, evitando especulação imobiliária e subutilização ou, até mesmo, não utilização de imóveis urbanos.

O princípio da gestão democrática, por sua vez, baseia-se na ideia da participação democrática, ou seja, considera que a participação da população de forma direta é importante e válida nas ações governamentais do Estado (SILVA, 1996). Desse modo, o planejamento urbano territorial e ambiental passa por um processo em que a população, diretamente ou por meio de associações representativas, emite suas opiniões acompanhando a elaboração, implementação e revisão do PD.

Por fim, o princípio da preservação ambiental busca o uso moderado, consciente, e equilibrado do desenvolvimento urbano e a conservação/preservação do meio ambiente, regulando a ação humana a fim de preservar os ecossistemas, a fauna, a flora, os cursos d’água, e outros elementos naturais do planeta.

Fica observado que, para o cumprimento de todos esses princípios, é necessário um engajamento empático dos atores sociais e políticos no processo de adoção dos instrumentos. Há um esforço conjunto em busca do equilíbrio integrado, de forma a legitimar o processo em que, o governo assume posição estratégica de interlocutor entre as diversas camadas, na obrigação de garantir gestão democrática da

elaboração e implementação do PD. Tais princípios serão desenvolvidos em ações urbanas que podem incluir desde um novo desmembramento, com construção de equipamentos públicos como hospitais e escolas, até abertura de novas vias, que definirão o desenvolvimento urbano futuro da cidade. Dentre esses princípios, podemos citar como exemplo um importante instrumento dentro do desenvolvimento urbano das cidades: o zoneamento. O zoneamento divide as áreas urbanas em zonas onde serão incididas diretrizes distintas para uso e ocupação do solo, com atenção aos índices urbanísticos. Cabe acrescentar que o zoneamento, mesmo em sua tentativa de organização do território, recebe críticas sobre seu desempenho, já que, por vezes, acaba por favorecer a especulação imobiliária, criando segregação social.

O PD, como já foi dito, é um instrumento obrigatório para cidades brasileiras que têm determinadas características e, entre elas, encontram-se as cidades inseridas em Regiões Metropolitanas (RM). Essa diretriz possui raízes na Lei Complementar (LC) nº 14 de 1973<sup>10</sup>, que criou as primeiras oito RM brasileiras, posteriormente aumentadas para nove por meio da LC nº 20 de 1974, que instituiu a RM do Rio de Janeiro a partir da fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro. O modelo brasileiro de gestão governamental na época, baseado na indicação dos governadores e prefeitos, acabou por concentrar investimentos, bens e serviços nos núcleos das RM, estabelecendo o molde centro-periferia conhecido hoje.

A CF de 1988, então, transferiu a prerrogativa da criação de RM para a esfera estadual, dando autonomia para os estados no que se referia à elaboração de políticas e estratégias de gestão metropolitana. A CF criou, ainda, abriu novos termos metropolitanos em seu texto, como cita (1988, Art. 25º, § 3º):

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

O apelo municipalista da gestão urbana pós-CF de 1988 começa a ficar em maior evidência, sobretudo se comparado ao momento centralista anterior marcado pelo Regime Militar. Ao mesmo tempo, esse novo momento marcado foi por dificuldades e limitações, que resultaram em um olhar tímido e superficial sobre a questão

---

<sup>10</sup> Art. 1º - Ficam estabelecidas, na forma do art. 164 da Constituição, as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza

metropolitana da CF de 1988, repercutindo nas constituições estaduais que praticamente ou nada incluíram em seus textos a respeito, ou apenas repetiram as considerações feitas pela CF em relação à questão metropolitana. Ao mesmo tempo em que houve transição e dificuldade, o vocabulário referente ao tema começou a se ampliar, sendo criados novos termos como “áreas de expansão metropolitana” na legislação de Santa Catarina. No entanto, os avanços quanto às políticas públicas e ações governamentais ainda continuaram tímidos, combatendo pouco a falta de integração entre os municípios institucionalizados em áreas metropolitanas, obtendo poucas respostas aos problemas urbanos enfrentados nas cidades metropolitanas, sobretudo nos PD (SCHVASBERG, 2011).

Um novo olhar sobre a questão metropolitana surgiu, em 1998, com a criação de um novo termo: a Região de Desenvolvimento Integrado (RIDE), formada por territórios de mais de um estado ou pelo Distrito Federal. Entre 1998 e 2002, foram criadas três RIDE, sendo uma no DF e outras duas no nordeste do país<sup>11</sup>.

Outro foco na questão metropolitana e no PD ressurgiu com Estatuto da Cidade em 2001, constituindo um novo marco. Questões como a função social da cidade e da propriedade urbana foram levantadas e o EC acabou por ressurgir e valorizar o PD, atribuindo a ele o papel de instrumento do EC, na tentativa de promover a função social da propriedade e estabelecer um exercício democrático de gestão urbana. Desta forma, o intuito foi gerar uma discussão sobre o direito à cidade. Mas o que pôde ser observado é que, em um momento inicial, o ressurgimento do PD pelo Estatuto da Cidade aconteceu de maneira teórica. Isso porque, apesar da obrigatoriedade estabelecida pelo EC, baseada no Art. nº 182<sup>12</sup> da CF, a questão metropolitana, quando presente no PD, aparecia de forma coadjuvante ou secundária. Algo importante a se destacar desse momento foi o surgimento das operações urbanas consorciadas, dando participação popular na elaboração dos PD.

A obrigatoriedade da elaboração de um Plano de Transporte Urbano Integrado foi uma outra condição imposta pelo EC para o PD de municípios com mais de 500 mil habitantes<sup>13</sup>. Por um lado, apesar dessa condição ser considerada uma visão

---

<sup>11</sup> Em 2002, foi instituída a Região Administrativa Integrada de Desenvolvimento do Polo Petrolina e Juazeiro e a Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina.

<sup>12</sup> O Artigo nº 182 objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

<sup>13</sup> Diretriz estabelecida no § 2º do Art. nº 41 do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 2001.

integradora do município que o EC impôs aos PD, o Estatuto não aborda a questão de maneira metropolitana ao não estabelecer diretrizes sobre o tema em sua lei, exigência essa que afetaria grandes cidades do país, como Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, entre outras.

O processo de urbanização no Brasil, sobretudo a metropolização, foi resultado de uma dinâmica acelerada e o PD pode se constituir em uma ferramenta de ação nas atividades relacionadas ao desenvolvimento econômico, à mobilidade urbana, aos transportes, à habitação, à regulação do mercado imobiliário, ao combate à desigualdade social, à proteção do meio ambiente, entre outras, com o objetivo de proporcionar uma vida urbana mais justa e acessível aos seus cidadãos, e combatendo as possíveis lacunas e generalidades dos textos dos PD.

Para ilustrar parte do conteúdo apresentado sobre a questão metropolitana nos PD, cita-se o Plano Diretor da cidade de Maringá como exemplo.

### 1.1 Maringá, Plano Diretor e sua Região Metropolitana

Para essa sessão, é importante registrar que foi encontrado vasto material de análise sobre vários Planos Diretores de cidades brasileiras, contudo optou-se por apresentar, brevemente, o Plano Diretor da cidade de Maringá por ter sido encontradas algumas similaridades entre o contexto metropolitano de Maringá e o de Brasília. A finalidade é apontar que muitos dos problemas encontrados em Planos Diretores, desde sua concepção até sua aplicação, podem ser encontrados em diferentes contextos metropolitanos brasileiros.

Maringá é uma cidade do Paraná que compõe RM que conta com cidades como Atalaia, Iguaraçu, Ivatuba, Munhoz de Melo e Ourizona. Alguns municípios da RM de Maringá, até 2012, não possuíam Plano Diretor (RESCHILIAN; UEHARA, 2012), que estavam em “processo de constituição do Plano Diretor Participativo, contratando equipes para executar as diretrizes estabelecidas na lei” (Galinari et al., 2010, p.142), em elaboração conjunta com o Paranácidade<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, de interesse público, sob a modalidade de serviço social autônomo, com a finalidade de fomentar e executar atividades e serviços não exclusivos do Estado, criado por meio da Lei Estadual nº 15.211 de 2006.

Foram aprovados três PD em Maringá: o primeiro em 1968; o segundo em 1991; e o último em 2006. Em 1968, o Conselho de Desenvolvimento Municipal (CODEM) gerenciou uma equipe técnica que produziu o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento de Maringá que possuía dois eixos principais: represar o aumento do perímetro urbano, mantendo a proposta original e executar o projeto estadual de desenvolvimento econômico integrado entre Ponta Grossa, Londrina e Maringá, considerados polos de desenvolvimento (RODRIGUES, 2004). Contudo “o Plano Diretor de Desenvolvimento foi um marco nos estudos urbanos da cidade, porém poucas propostas foram colocadas em prática” (CORDOVIL; RODRIGUES, 2010, p.7). As autoras analisam que o extrato que se tira do PD é o reforço do padrão centro-periferia e da desigualdade social, que se agravou pelo êxodo rural à época (RESCHILIAN; UEHARA, 2012).

O segundo PD, de 1991, basicamente repetiu o caráter e a proposta do primeiro, com a diferença de uma tentativa de abordar uma questão metropolitana inicial passando por revisões e atualizações em 1994, 1999, 2000 e 2001 (RESCHILIAN; UEHARA, 2012). Conforme Cordovil e Rodrigues (2010, p.11), “aqueles planos não foram sequer encaminhados para o legislativo”.

Com a abertura das operações consorciadas por meio do Estatuto da Cidade, em 2001, iniciou-se o debate urbanístico mediado pelo Poder Público municipal, com a participação da população em geral, incluindo proprietários, moradores, usuários permanentes e entre outros (RESCHILIAN; UEHARA, 2012). Esse processo, em Maringá, somou “segmentos que jamais participaram diretamente dos processos decisórios sobre o uso e ocupação do solo” (CORDOVIL; RODRIGUES, 2010, p.12), possibilitando acesso à indústria da construção civil e ao mercado imobiliário.

Em 30 de novembro de 2010, ocorreu a Primeira Conferência do PD de Maringá, tendo sido o Plano instituído em 2006. O resultado da conferência foi a produção do documento Avaliação da Lei Complementar nº 632/2006 — Plano Diretor de Maringá<sup>15</sup>, organizado pelo Conselho Municipal de Planejamento e Gestão Territorial. Apesar do texto do documento exibir diagnósticos, debater temas importantes e propor alterações, entre outras ações, ele não apresenta análises metropolitanas

---

<sup>15</sup> No documento estão transcritas sequencialmente as críticas e sugestões à Lei Complementar 632/2006 apresentadas pelas secretarias municipais, pelas entidades da sociedade civil componentes do CMPGT e por entidades da sociedade civil.

(RESCHILIAN; UEHARA, 2012). Essa ausência demonstra uma política regional desintegrada que abre espaço para o mercado imobiliário que, como enfatizam Godoy (2009) e Cordovil e Rodrigues (2010), interferiu na expansão urbana e metropolitana do município. Em Maringá, o poder público, conforme diz Moura, (2002, p.43), passou:

[...] a priorizar a construção de atributos de competitividade e atratividade a grandes empreendimentos. Tais relações verticais atendem às exigências corporativas de equipamentação técnica e adaptação jurídica, fiscal e institucional, comprometendo o poder econômico e político e tornando ainda mais desiguais a economia e a sociedade desses espaços, dada a priorização de investimentos públicos na direção contrária às demandas sociais.

As consequências do controle e regulação do mercado imobiliário sobre o território ocasionaram diversos fatores, como o aumento da desigualdade social, sobretudo na forma da distribuição do território ou, como aponta Ferreira (2011), no urbanismo à brasileira. Essas consequências podem ser observadas no município Sarandi, vizinho de Maringá (RESCHILIAN; UEHARA, 2012) e até mesmo em cidades de outros estados, como Brasília e sua RM. Pode-se perceber uma disputa e concorrência entre o poder público e o mercado imobiliário, em que determinadas localidades centrais se sobressaem e a periferia da cidade sai perdendo. Mendes et al. (2008, p.1) caracteriza Sarandi como “cidade periférica em relação à cidade polo”, e sendo as diferenças econômicas e sociais bastante latentes e visuais.

Como exemplo dessa disputa, em 2012 houve em Maringá o projeto do condomínio residencial Ecogarden, em que a entrada do condomínio localizava-se em Maringá e o conjunto habitacional em Sarandi. No mesmo ano houve o lançamento do condomínio Alphaville Brasília, que está localizado no município de Cidade Ocidental, em Goiás. Ambos empreendimentos estão situados em franjas urbanas distantes e desconectadas do tecido urbano, mas são anunciados como pertencentes ao núcleo metropolitano, seguindo a lógica do mercado imobiliário, que apresenta ideias de marketing imobiliário, entre elas “segurança, conforto, lazer e sustentabilidade”. A formação do espaço urbano nos exemplos citados acima é consequência do “modelo” de urbanização brasileira, marcado pelo território fragmentado e pela segregação socioespacial. Nas imagens que seguem abaixo (Figuras 10 e 11), é possível observar o contraste socioespacial entre um conjunto habitacional comum de Sarandi e da Cidade Ocidental e os projetos dos condomínios Ecogarden e Alphaville Brasília, respectivamente.

Figura 10: Poligonais dos municípios de Maringá e Sarandi e localização do condomínio Ecogarden Maringá.



Fonte: Google Maps. Editado pelo autor, 2018.

Figura 11: Poligonais do município Cidade Ocidental e localização do condomínio Alphaville Brasília.



Fonte: Google Maps. Editado pelo autor, 2018.

O perfil da urbanização no Brasil, baseado em características de rápido crescimento, reproduziu diversas situações semelhantes às dos exemplos apresentados em outras cidades. O processo de metropolização tornou-se excludente, destinando a periferia urbana e até intermunicipal a camada mais pobre da população. A institucionalização das RM ainda pouco contribui para a diminuição das desigualdades socioespaciais, reafirmando o modelo segregacionista do território

urbano. Conforme diz Schvasberg (2010, p.255), “[...] predomina tendencialmente agora uma população metropolitana distribuída e (des)organizada em territórios regionais em permanente expansão que possuem formas “disformes”, ou aparentemente desordenadas.” A perspectiva desse sistema de crescimento se dá em uma lógica de maior expansão urbana do que de desconcentração, já que as atividades urbanas tendem a concentrar-se no núcleo metropolitano, ao mesmo tempo que empurram para regiões mais afastadas classes sociais menos favorecidas. Não raro, essas regiões mais afastadas ocupadas pelas classes mais baixas tendem a se localizar em áreas periurbanas, desintegradas do tecido urbano e “[...] ao modo de ‘plantação de casinhas e barracos’, mais próxima da visão de acampamento do que de cidade [...]” (Schvasberg, 2010, p.255). Com isso, há em um aumento cada vez maior da segregação social, fenômeno apontado por Villaça (1998), que, segundo o autor, se constitui como maior estruturador das metrópoles.

De certa forma, a questão metropolitana está presente no diagnóstico e na leitura da cidade de Maringá, mas, ao mesmo tempo é pouco contemplada em seu PD. Assim acaba havendo a desarticulação entre ações de caráter metropolitano e os municípios, como: o combate a vazios e franjas urbanas; a gestão de Unidades de Conservação e dos recursos hídricos; a aplicação dos instrumentos do EC; e os programas de habitação social e mobilidade urbana.

Para uma final reflexão acerca do PD, é fundamental que o estado e a população compreendam a extensão e a limitação desse instrumento. Schvasberg (2011, p.248) menciona que “essa limitação se deve, por um lado, à própria natureza desse instrumento, e, por outro lado, à forma como puderam ser elaborados em cada contexto, considerando-se o processo e o produto dos Planos”. Isso, talvez, possa ser explicado no contexto da elaboração dos PD da RIDE do DF e Entorno, em que o autor (2010, p. 263) menciona que “[...] alguns Projetos de Lei enunciam parâmetros e concepções urbanísticas similares, em evidente operação de ‘corte e cola’ dos consultores técnicos que participaram da elaboração de seus Planos Diretores”.

O EC foi um divisor no tempo quanto às questões de política urbana no Brasil, contudo, as ações de políticas urbanas dos municípios não devem se limitar à aplicação de suas normas. Questões como a preservação do patrimônio ambiental, histórico e cultural e a mobilidade urbana constituem nichos importantes a serem

considerados em um PD. Na questão ambiental, o município, por exemplo, deve contextualizar, guardadas as devidas circunstâncias, as normas contidas no Plano Nacional de Meio Ambiente e no Novo Código Florestal Brasileiro (Leis nº 6.938/1981 e nº 12.651/2012). Acrescenta-se a capacidade de autocrítica do município em reconhecer sua limitação dentro desse sistema de competência. Constatar que o plano não é capaz de resolver todos os problemas do município pode ser o primeiro passo na busca por instrumentos qualitativos e adequados à aplicação em cada município.

A administração municipal também precisa estar atenta à importância de se adequar as diretrizes e os programas de outras esferas para, colaborarem com o desenvolvimento urbano, econômico e social do município. Villaça (2005, p.11) aponta a importância desse instrumento e os prejuízos decorrentes de sua ausência ao dizer que “a falta desse instrumento básico de planejamento tem levado a um crescimento desarticulado, sem diretrizes estruturais capazes de definir as políticas por setor – transportes, habitação, serviços urbanos, infraestrutura e outros”. Em depoimento<sup>16</sup>, Rolnik (2014) defendeu, por exemplo, que o novo PD, da cidade de São Paulo fosse integrado a políticas de habitação social e de sistemas de transporte urbano, principalmente no tocantes às glebas de terras ainda disponíveis no centro da cidade, próximas a avenidas centrais como a Marginal Pinheiros.

Políticas macroeconômicas podem contribuir com a geração de empregos; a urbanização pode atrair investimentos; a conservação de patrimônio histórico-cultural pode levar ao maior potencial turístico. Essas e tantas outras intervenções podem aquecer a economia do município e torná-lo mais desenvolvido. Esse conjunto de ações encontra, possivelmente, uma base no Plano Diretor e, ao mesmo tempo, o PD pode significar uma atenção especial aos mais variados potenciais urbanos de um município.

---

<sup>16</sup> Entrevista “Raquel Rolnik: A importância da aprovação do Plano Diretor” cedida ao canal “Nabil Bonduki”,. Disponível < <https://www.youtube.com/watch?v=2QAIFRB7qvA> >, acesso em 25 outubro de 2018.

## Brasília e o contexto metropolitano



Disponível em: <<https://revista.zapimoveis.com.br/conheca-a-asa-sul-um-dos-bairros-mais-tradicionais-de-brasil>> acesso 10 fev. 2019.

## **Capítulo 2 – Brasília e o contexto metropolitano**

Este capítulo trata, primeiramente, de Brasília sob seu contexto metropolitano. E, em seguida, aborda as “cidades-dormitório”, contextualizando-as sob a perspectiva de abordagem da relação metropolitana Brasília-Luziânia. Brasília é apresentada como cidade metropolitana, capital e núcleo de seu espaço metropolitano, sobretudo, compreendendo e reconhecendo o espaço ocupado hoje pelo Distrito Federal (DF), pelo Plano Piloto e pelos doze municípios adjacentes que compõem a Periferia Metropolitana de Brasília (PMB), com olhar voltado para Luziânia.

O entendimento de Brasília para esta pesquisa é o mesmo que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) utiliza: Brasília como a unidade federativa do DF e também como cidade única. Deste modo, Brasília será entendida como todo o território ocupado pelo DF e, quando for necessário citar o centro metropolitano, o termo designado será o Plano Piloto, local de concentração dos comércios, empregos, serviços e infraestrutura urbana.

### **2.1 A metropolização de Brasília**

A forma com que Brasília e seu espaço metropolitano ocupam hoje seu território urbano tem suas origens no processo de interiorização do Brasil e na ocupação do Planalto Central, e para uma melhor compreensão do assunto, será necessário recorrer ao início do processo de formação de seu território.

Desde o final do século XIX que o assunto em torno da interiorização do Brasil, por meio da transferência da capital, começou a ganhar protagonismo, na busca pelo desenvolvimento regional. Em 1892, instituiu-se a Missão Cruls<sup>17</sup>, que demarcou a área que seria ocupada pelo DF, mais de meio século depois. Além da Missão Cruls, outras ações promovidas pelo Governo Federal objetivavam a ocupação do interior do Brasil, como o programa “Marcha para o Oeste”, no governo de Getúlio Vargas, em 1940 e, efetivamente, a “Meta-síntese” do Programa de metas “50 anos em 5” do Governo de Juscelino Kubistchek (JK), que definiu a transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília, característica marcante da sua política desenvolvimentista (Figura 12).

---

<sup>17</sup> Missão expedida no século XIX, chefiada pelo geógrafo belga Louis Ferdinand Cruls com o objetivo de demarcar área que abrigaria a nova capital brasileira.

Figura 12: Cartazes publicitários à época, referentes à “Marcha para o Oeste” e do Planos de Metas do Governo JK, com promessas de riqueza e desenvolvimento, respectivamente.



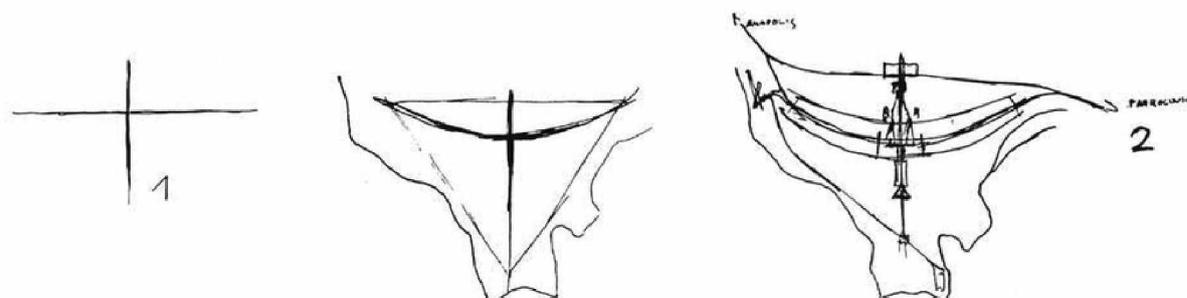
Fonte: <[www.teste.sistemafleg.org.br/memorial/timeline/a-revolucao-de-30-e-sua-influencia-na-industrializacao](http://www.teste.sistemafleg.org.br/memorial/timeline/a-revolucao-de-30-e-sua-influencia-na-industrializacao)> e <<https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>>. Acesso em: 18 de dezembro de 2018.

Antes mesmo da inauguração de Brasília a região ocupada pelo DF já era habitada por alguma população. Em 1872 foi realizado o primeiro censo demográfico no Brasil, que identificou três grandes municípios: Luziânia, Formosa e Pirenópolis, que se tivessem seu número de habitantes somado à população que existia à época, totalizaria pouco mais de 30 mil habitantes. Com o surgimento de Planaltina e Corumbá de Goiás, o mesmo indicador apontou que, em 1900, pouco menos de 40 mil pessoas habitavam os agora cinco municípios. A partir de 1940, o Brasil passou a sofrer um aumento significativo em sua população, que foi refletido demograficamente e, por consequência, em sua urbanização. A Região Centro-Oeste foi especialmente afetada por esse fator, saindo de uma taxa de urbanização em torno dos 20% para quase o dobro em 1960, com 34%, fator que pode estar relacionado à transferência da nova capital para Brasília.

Em 1957, o arquiteto Lucio Costa venceu o concurso público para o Plano Piloto de Brasília, a nova capital do Brasil (Figura 13). Pensado como símbolo de modernidade, o projeto seguiu os preceitos do urbanismo e da arquitetura moderna. O plano, revolucionário à sua época, teve o transporte, sobretudo o automobilístico, como fonte de motivação. A estrutura principal do plano baseou-se no cruzamento de

dois grandes eixos rodoviários, compostos por faixas de tráfego rápido e sem intersecções, sendo o transporte motorizado o seu protagonista. Outros aspectos importantes, como a setorização de usos e a densa arborização caracterizam o plano da cidade.

Figura 13: Desenhos de Lucio Costa durante o concurso público para o Plano Piloto de Brasília.



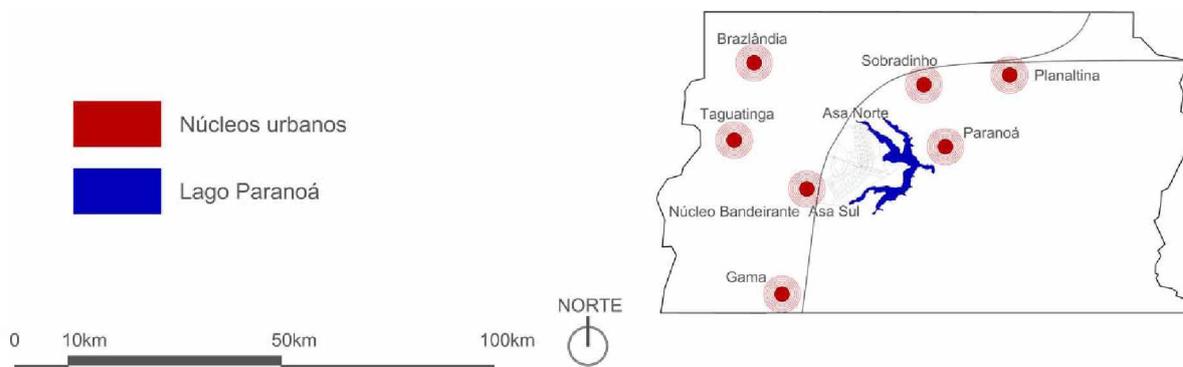
Fonte: <[https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-croquis-de-Lucio-costa-de-sua-proposta-para-Brasilia-no-concurso-de-1957-as\\_fig1\\_323411828](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-croquis-de-Lucio-costa-de-sua-proposta-para-Brasilia-no-concurso-de-1957-as_fig1_323411828)>. Acesso em: 18 de dezembro de 2018.

O contexto de ocupação do território de forma dispersa, começou quando o plano elaborado por Lucio Costa previu apenas superficialmente, adequações a futuros processos de expansão urbana. Essa preocupação se tornaria pertinente, uma vez que Brasília representava, naquele momento, um incentivo e um direcionamento ao Centro-Oeste brasileiro, atraindo povos de outras regiões. O urbanista apontou que, no caso da expansão de Brasília, seriam criadas as cidades-satélites, futuras Regiões Administrativas (RA), em forma de cidades periféricas, com núcleos próprios e com relativa autonomia em relação ao Plano Piloto. Essa estrutura inicial já apontava uma ocupação distanciada do Plano Piloto de Brasília, que resultou na fragmentação e dispersão do território, uma vez que sugeria uma estrutura polinucleada.

Em 1961, apenas um ano após a inauguração de Brasília, o DF possuía outros núcleos urbanos como Planaltina, Brazlândia, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Gama, Sobradinho e Paranoá (Figura 14). É possível observar que esses núcleos se estruturaram como gênese da estrutura polinucleada do território do DF, que perdura até os dias atuais. Steinberger (1999) afirma que, mesmo com o aspecto socializante do plano original, Brasília se territorializou por meio da segregação socioespacial. Schvasberg (2014, p.167) chama atenção para o modelo de expansão territorial que ocorreu em Brasília quando diz que o “modelo de ocupação territorial, possui uma particularidade distintiva das metropolizações levadas a efeito espacialmente em

processos de conurbação físicas de malhas urbanas em seus processos de fluxos e fixos econômicos e sociais.”.

Figura 14: Núcleos urbanos existentes no DF em 1961.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A partir de 1960, com a inauguração de Brasília, houve um adensamento populacional no DF e nas cidades próximas existentes, que se intensificou a partir de 1970. Paviani (1996) destaca que em Brasília o aumento da população resultou em um consequente aumento do tecido urbano, mesmo que disperso e fragmentado. Como consequência dessa expansão, em 1975, foi criado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), quando finalmente institucionalizou-se legalmente o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (PERGEB). O PERGEB buscava agir no desenvolvimento da região geoeconômica, objetivando preservar a característica político-administrativa do Plano Piloto. Atuando entre 1975 e 1984, o programa levantou a pauta do desenvolvimento regional e percebeu-se que, talvez, a consolidação de subcentros resultaria na fixação dos imigrantes nas cidades-satélites e, por consequência, na conservação da sede da nova capital. Penna (2003, p.10) explica que:

[...] em consequência dos processos de ordenamento de seu território, ocorreu uma intensa expansão da urbanização para a periferia limítrofe ao Distrito Federal, que deu origem a formação da região metropolitana de Brasília (atualmente institucionalizada como Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE [...])

Começa então o processo de urbanização periférica no DF, visível até os dias atuais. É possível observar o considerável aumento da população ocorrido entre 1970 e 2010, em Brasília, conforme mostra os dados do censo demográfico do IBGE, vide Tabela 1, que consolida em maior grau a face metropolitana do DF.

Tabela 1 – Perfil quantitativo populacional de Brasília entre 1970 e 2017.

Período	Total
1960	141.742
1970	546.015
1980	1.203.333
1991	1.598.415
2000	2.043.169
2010	2.570.160
Estimado 2017	3.039.444

Fonte: IBGE, 2018. Editado pelo autor, 2018.

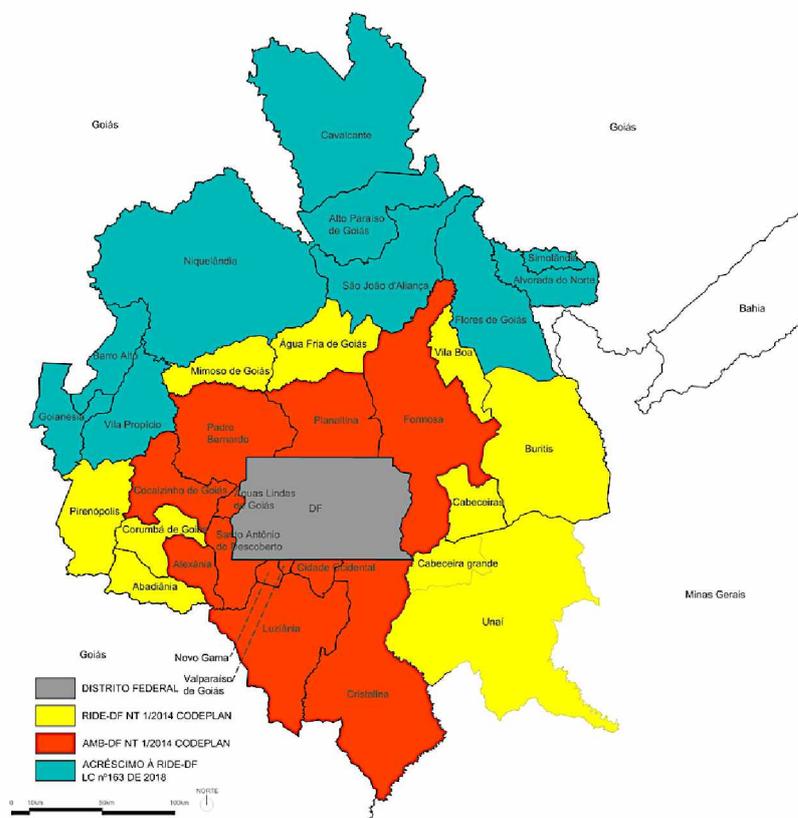
Mais um destaque desse período é a consolidação da nova Constituição Federal de 1988, que passou a atribuir aos Estados a competência para institucionalizar suas Regiões Metropolitanas, não tendo previsto, no entanto, o caso dessas regiões ultrapassarem suas fronteiras estatais. O conceito Metropolitano de Brasília na análise do Distrito Federal e Entorno já foi constatado por alguns autores, como Ferreira (1985 apud SCHVASBERG, 2010. p.257), que afirmou:

Decorridos 25 anos de sua implantação, a cidade já tem delineada a sua área metropolitana, à semelhança das demais metrópoles brasileiras; Brasília hoje não pode ser considerada apenas como o Plano Piloto de Lucio Costa, como era nos anos cinquenta, tampouco pode ser apenas a cidade com seus núcleos periféricos dispersos, dos anos sessenta. Ela é agora a metrópole, que envolve além desses espaços os municípios vizinhos do entorno do DF.

Em 1998, por meio da Lei Complementar (LC) nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, foi criada, pelo Governo Federal, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE do DF e Entorno), fundamentando uma base jurídica que estabelecesse a atuação mútua entre os três estados envolvidos: DF, Goiás (GO) e Minas Gerais (MG). A RIDE do DF e Entorno passou por algumas alterações, por meio dos decretos nº 2.710, de 04 de agosto de 1998; nº 3.445 de 04 de maio de 2000; nº 4.700 de 20 de maio de 2003; e nº 7.469, de 05 de maio de 2011. O principal objetivo ao criar a RIDE do DF e Entorno foi possibilitar o planejamento integrado tocante aos serviços públicos comuns entre os estados, como mobilidade urbana, infraestrutura e geração de empregos. Caiado (2006) aponta que a criação das RIDE foi uma maneira que o Governo Federal encontrou para estabelecer regiões metropolitanas que abarcassem municípios de mais de um estado da federação, já que não era possível aos estados estabelecer alguma região metropolitana que envolvesse um município pertencente a outro estado.

A RIDE do DF e Entorno é uma área de influência composta pelo DF e pelos municípios de Goiás (Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia, Cristalina, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Corumbá de Goiás, Abadiânia, Pirenópolis, Águas Lindas de Goiás, Cocalzinho de Goiás, Padre Bernardo, Planaltina, Mimoso de Goiás, Água Fria de Goiás, Formosa, Vila Boa e Cabeceiras) e de Minas Gerais (Cabeceira Grande, Unai e Buritis), conforme a Nota Técnica nº 1 de 2014, da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan). Mais recentemente, em junho de 2018, a RIDE do DF e Entorno foi novamente alterada em sua composição, com o acréscimo de novos 12 municípios (Alto Paraíso, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício), por meio da LC nº 163, de 2018. A imagem a seguir (Figura 15), mostra as cidades que compõem o espaço metropolitano do DF, diferenciadas por cores conforme Área Metropolitana de Brasília e RIDE do DF e Entorno estabelecida pela NT nº 1 de 2014 da Codeplan, com as modificações da RIDE do DF e Entorno, recentemente alterada.

Figura 15: Municípios da AMB, RIDE do DF e Entorno Nota Técnica nº 1 de 2014 Codeplan e LC nº 163 de 2018.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Em dezembro de 2018, foi assinada a Medida Provisória (MP) nº 862 pelo ex-presidente Michel Temer, a pedido governador do DF eleito em 2018, Ibaneis Rocha, que alterou a Lei nº 13.089, conhecida por Estatuto da MetrÓpole (EM). Tal medida abriu a possibilidade de que o DF possa “[...] integrar regiãO metropolitana com MunicÍpios limítrofes ao seu território [...]” (BRASIL, 2018, Art. 3º, § 3º). Mas, para entrar em vigor, essa medida ainda deve ser aprovada pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), por meio de lei complementar.

Ainda segundo Caiado (2006), os municÍpios que compõem a RIDE do DF e Entorno possuem perfis diferentes entre si, tendo boa parte participaçãO predominante no setor primário da economia. Já outros municÍpios com influênciA mais direta no processo de crescimento urbano da Capital, estãO mais ligados ao comércio e à prestaçãO de serviçOs, sendo considerados nesses casos pela autora como “Entorno Imediato”. Para Caiado (2006), por agregar muitos municÍpios, a RIDE do DF e Entorno peca em nãO reconhecer especificidades municipais, o que põe a sua criaçãO em xeque, já que agrega e, ao mesmo tempo, nãO especifica. Esse fato é considerado negativo, já que o bloco formado acaba por enfraquecer seus potenciais. A legislaçãO trata a áreA como plenamente integrada, mas a ideia acontece apenas de maneira teórica, vista até no vocabulário oral dos habitantes do DF. Jacinto (2003) aponta uma ressignificaçãO do termo “Entorno”, que para a autora, mostra-se, muitas vezes, de maneira pejorativa (JACINTO, 2003, p.9):

[...] o nome entorno presente, sobretudo, em discursos enunciados a partir da centralidade política de Brasília e de órgãos governamentais (capítulo II), aciona uma série de conotações depreciativas sobre o espaço social designado e, raramente, encontra-se presente em discursos identitários como os expressos pelos textos históricos e memorialistas locais.

O espaço metropolitano de Brasília caracteriza-se como peculiar, se comparado às demais cidades metropolitanas, onde o padrão de crescimento convencional é resultado de uma aglomeraçãO compacta e adensada, em um tecido urbano contínuo e, com expansãO territorial de variados núcleos urbanos. Esse espaço agrupado apresenta-se como uma única cidade, onde a descontinuidade de seus núcleos urbanos espalhados pelo território, que atinge que extrapolam a poligonal do Distrito Federal, tipificam a estrutura urbana. Nesta pesquisa, tal espaço é entendido como a Área Metropolitana de Brasília, ideia considerada por alguns autores como Paviani

(2003 apud PONTES, p. 41) que diz: “Esse aglomerado assume hoje um papel metropolitano, delineando a formação de uma verdadeira ‘área metropolitana’”.

Reafirmando a questão anteriormente levantada, Ferreira e Steinberger (2005, p.77) ampliam e detalham melhor seu ponto de vista sobre Brasília, afirmando:

Pode-se dizer que a Brasília real de hoje configura um território que abrange o Distrito Federal (DF) e nove municípios próximos, pertencentes ao estado de Goiás, a saber: Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Valparaíso de Goiás e Santo Antônio do Descoberto. O DF é o Núcleo, constituído pela Sede, (que inclui o Plano Piloto, Lago Sul, Lago Norte e Cruzeiro) e 16 centros conhecidos como cidades satélites e/ou assentamentos. Trata-se de uma das maiores concentrações urbanas do país, em termos demográficos, tendo atingido cerca de 2,65 milhões de habitantes em 2000, segundo dados do IBGE, dos quais 75% estão no DF.

Steinberger (2003) sinaliza a importância, quando sobre a Área Metropolitana Brasília, do recorte específico de análise, isto é, de especificar sobre qual área está se falando. Isso acontece devido aos múltiplos entendimentos que existem sobre a região que circunscrever o quadrilátero do DF.

A AMB não é uma área institucionalizada como Região Metropolitana de direito, mas foi estabelecida pelo Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (NEUR) da UnB em 1992 e, posteriormente, considerada também pela Codeplan como uma região de caráter metropolitano. Trata-se de um entendimento considerado por meio da dinâmica de troca entre Brasília e os municípios envolvidos diretamente em sua experiência metropolitana, recebendo influência socioespacial direta. A AMB, quanto à sua expansão territorial, se difere da RIDE do DF e Entorno, pois envolve uma quantidade menor de municípios. A estrutura dispersa e polinucleada do território acabou por se intensificar, atingindo proporções intermunicipais, em um espaço de influência direta sobre municípios goianos (PAVIANI, 2010a).

É importante dizer, que para esta pesquisa, a área compreendida pela AMB foi a visão adotada pela Codeplan em sua Nota Técnica nº 1/2014, em que a companhia considera 12 municípios como PMB, no tocante à Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD), instrumento que serve como subsídio de análise desta pesquisa. Leia-se, portanto, a AMB como Padre Bernardo, Planaltina, Formosa, Cocalzinho de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Luziânia, Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Cristalina. Estipula-se que a AMB reúna 3,8 milhões de habitantes, distribuídos em 31.813,90 quilômetros

quadrados de território. A AMB caracteriza-se por ser uma área bastante heterogênea e apresenta um perfil irregular de relação metropolitana com Brasília (PMAD, 2013), com municípios altamente dependentes de empregos e serviços da capital.

Serão apresentados alguns dados que mostram situações que, como já visto, podem estimular uma dependência entre as cidades. Serão utilizados exemplos da situação-problema desta pesquisa, ou seja, de Brasília e Luziânia. Mais especificamente, serão apresentados os dados de evolução populacional em Luziânia e o usufruto dos serviços oferecidos em Brasília por parte da população de Luziânia, como por exemplo, o acesso à saúde. Os dados tiveram como fonte a PMAD de 2017, pesquisa que busca retratar um perfil socioeconômico da população das cidades sob o contexto do espaço metropolitano de Brasília, sendo coordenada pela Codeplan.

Em geral, os municípios adjacentes ao DF apresentaram dados que mostram elevadas taxas de crescimento populacional. Nesses municípios, a depender do caso, mesmo naqueles com índices mais baixos de população, qualquer variação populacional pode representar taxas de crescimento elevadas. No caso de Luziânia, entre os anos de 1970 e 2010, o município apresentou taxas de crescimento populacionais relativamente altas, com destaque para o aumento populacional de mais de cem mil habitantes entre a década de 1980 e 1990. Outro fato a se destacar é a diminuição da população na década de 1990, a qual se justifica pela criação dos municípios de Valparaíso de Goiás e Novo Gama, ambos frutos desmembrados do território de Luziânia no ano de 1995, conforme apresenta a Tabela 2.

Tabela 2 – Perfil quantitativo populacional de Luziânia entre 1970 e 2017.

<b>Período</b>	<b>Total</b>
1970	32.807
1980	92.817
1991	207.674
2000	141.082
2010	174.531
2017	199.462

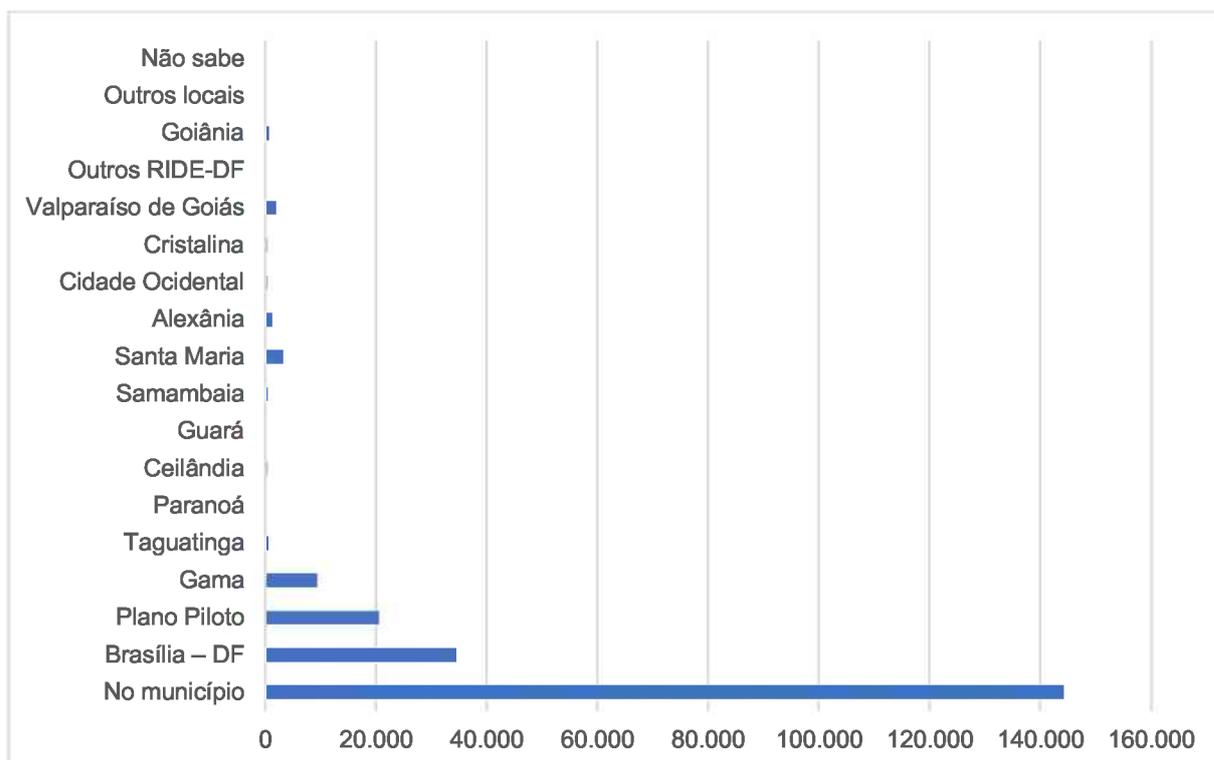
Fonte: IBGE, 2018 e PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Fatores como a intensa imigração intrametropolitana recebida pelos municípios da RM de Brasília podem ter contribuído para esse aumento. Caiado (2005, p.71)

aponta que a redistribuição populacional da PMB aumentou principalmente a partir de 1980, com o processo de ejeção de moradores de áreas mais próximas ao centro para áreas mais periféricas do território, principalmente entre as camadas sociais médias ou baixas.

Dados da PMAD 2017 mostram a quantidade de pacientes moradores de Luziânia que são atendidos em hospitais públicos de Brasília e região e reafirmam a relação de interdependência dos serviços ofertados pela Capital por parte da população de seu anel metropolitano. Os dados da pesquisa mostram que 17,25% (34.413 pessoas) da população utilizam os serviços de hospitais em Brasília, com predominância desse uso no Plano Piloto, com 11,20% (20.509 pessoas), conforme mostra o Gráfico 1, a Tabela 3 e o mapa (Figura 16). Os dados da pesquisa ainda informam que, do total de 199.462 moradores de Luziânia, 88,34% (176.201 pessoas) não possuem plano de saúde.

Gráfico 1 – População de Luziânia segundo utilização dos serviços de saúde pública.



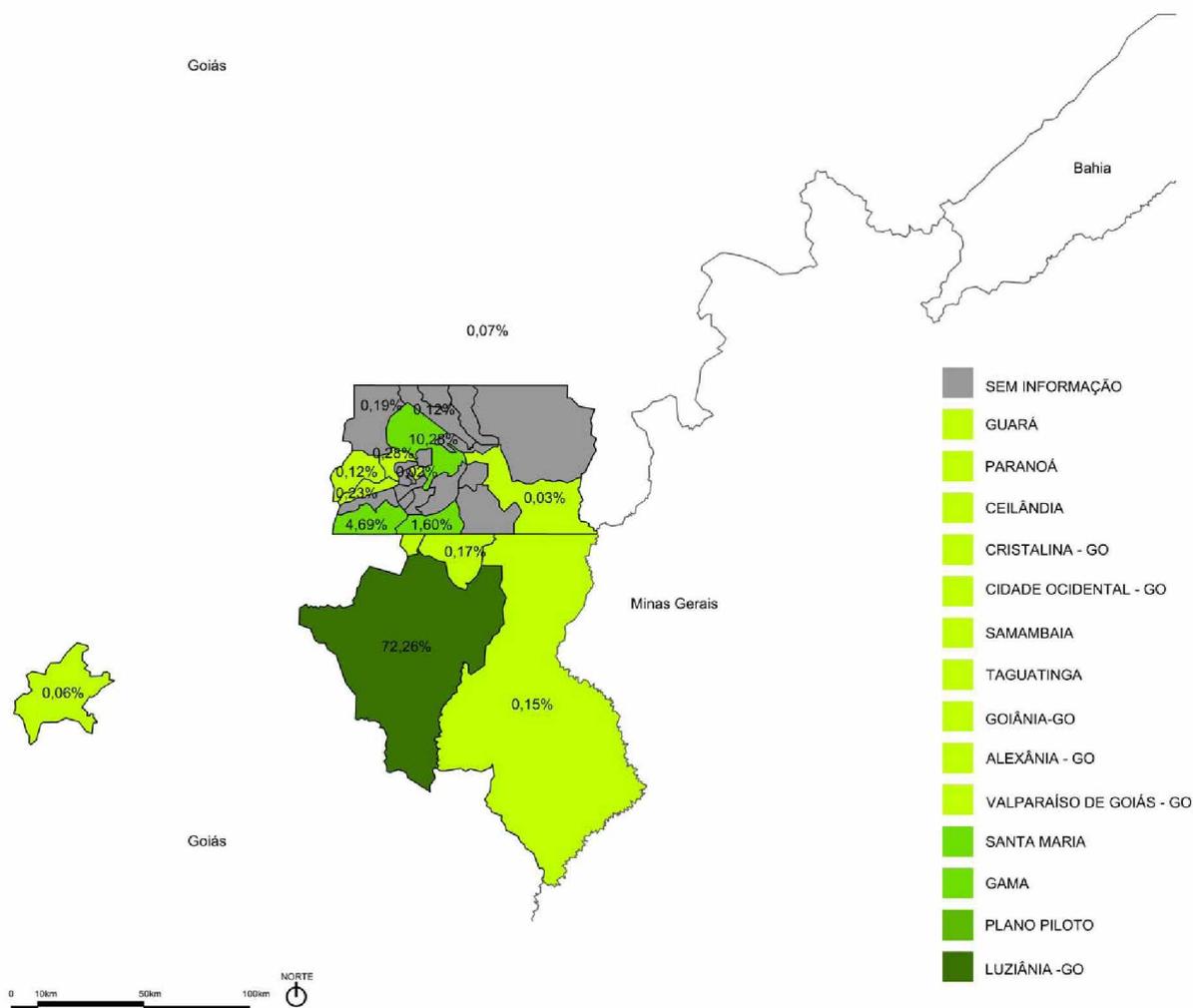
Fonte: PMAD 2017. Gráfico elaborado pelo autor, 2018.

Tabela 3 – População de Luziânia segundo utilização dos serviços de saúde pública.

Hospital Público	Quantidade	%	% que utiliza
<b>Total</b>	<b>199.462</b>	<b>100,00</b>	-
Não utilizam	13.387	8,22	-
<b>Utilizam</b>	<b>183.075</b>	<b>91,78</b>	<b>100,00</b>
<b>No município</b>	<b>144.113</b>	<b>72,26</b>	<b>78,73</b>
<b>Brasília – DF</b>	<b>34.413</b>	<b>17,25</b>	<b>18,80</b>
Plano Piloto	20.509	10,28	11,20
Gama	9.356	4,69	5,11
Taguatinga	561	0,28	0,31
Paranoá	51	0,03	0,03
Ceilândia	249	0,12	0,14
Guará	45	0,02	0,02
Samambaia	450	0,23	0,25
Santa Maria	3.191	1,60	1,74
<b>AMB</b>	<b>3.743</b>	<b>1,88</b>	<b>2,04</b>
Alexânia	1.171	0,59	0,64
Cidade Ocidental	345	0,17	0,19
Cristalina	306	0,15	0,17
Valparaíso de Goiás	1.921	0,96	1,05
Outros RIDE do DF e Entorno	135	0,07	0,07
Goiânia	606	0,30	0,33
Outros locais	45	0,02	0,02
Não sabe	-	-	-

Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Figura 16: População de Luziânia segundo utilização dos serviços de saúde pública.



Fonte: PMAD 2017. Mapa elaborado pelo autor, 2018.

O desequilíbrio de infraestrutura urbana, a concentração de oportunidades de trabalho e de ofertas de bens e serviços no Plano Piloto de Brasília e a segregação socioespacial das camadas mais populares são fatores que, somados, se apresentam como “[...] a principal faceta espacial da exclusão social a que estão submetidos esses segmentos populacionais.” (CAIADO, 2005, p.56). A alta dependência dos municípios da PMB para com Brasília é resultado da negligente administração dos Estados de GO e MG com a região, acabando por empurrar para a Capital o ônus da falta de emprego, de serviços, de atividades, de infraestrutura e de tantas outras questões, que resultam em uma baixa qualidade do desenvolvimento urbano dessa região. Mas também pode-se perceber que a segregação socioespacial do território do DF teve seu início antes mesmo da inauguração da capital, com o surgimento de núcleos

urbanos distantes do Plano Piloto. Os núcleos expandiram-se e, transformaram-se em Regiões Administrativas, mas ainda se encontram isolados e desarticulados do Plano Piloto. Como refere Schvasberg (2014, p.174) há um “[...] verdadeiro arquipélago de ilhas desarticuladas e desintegradas entre si como tecido e malha urbana extremamente desequilibrada [...]”.

Em ambos os contextos metropolitanos de Brasília, seja na AMB ou na RIDE do DF e Entorno, fica evidente o poder central que o Plano Piloto de Brasília exerce sob seu círculo metropolitano. Os dados apresentados, como as taxas de aumento populacional de Luziânia ou o uso de equipamentos públicos de saúde pelos moradores do município goiano, são apenas algumas amostras da relação que acontece entre Brasília e os municípios da PMB.

A falta de políticas públicas que ajudem a constituir um crescimento urbano uniforme e qualitativo é um fato que resiste ao tempo dessas duas regiões. A especulação imobiliária do DF e a incoerência entre as leis, além das demandas reais, aumentam o distanciamento entre o Plano Piloto e sua área metropolitana. Essa relação continuará a persistir caso o modelo administrativo atual não seja alterado ou revisto.

## 2.2 Cidades em contexto metropolitano: cidades-dormitório

No debate das questões sociais e demográficas das cidades metropolitanas brasileiras, torna-se cada vez mais recorrente a presença da expressão “cidades-dormitório”. O termo, apesar de costumeiro, não possui ainda um significado muito determinado, o que leva debates sobre sua definição. No entanto, é comum atribuir a situação de dependência socioeconômica e outros termos semelhantes a essa configuração de cidade, em que um ponto central polariza à “cidade-dormitório”. Conforme Faria (1991), o percurso de pesquisa sobre a sociedade urbana brasileira assumiu um posicionamento tímido em relação à pluralidade de significados e sentidos que o tema abrange. Desta forma, “cidade-dormitório” acabou por ser associada diretamente à periferização nas cidades metropolitanas brasileiras, ganhando um significado pejorativo, em meio a características como elevado crescimento populacional (JARDIM; BARCELLOS, 2005) ou expansão urbana sob loteamentos de classes de baixa renda (CAIADO, 2005), as conhecidas casinhas repetidas em larga escala.

Ojima, Pereira e Silva (2008) esclarece que a ideia de “cidade-dormitório” surgiu em uma perspectiva polarizada, baseada na visão centro-periferia das cidades, ainda sob a forma de debate, e não de conceito. Para os autores, o conceito estabelece uma relação que define como “cidades essencialmente utilizadas como local de residência enquanto as demais atividades cotidianas, sobretudo o trabalho, são realizadas em outros municípios” (OJIMA; PEREIRA; SILVA, 2008, p.5). Uma curiosidade é o que alerta Freitag (2002) para o sentimento da falta de pertencimento que os moradores das “cidades-dormitórios” possam adquirir, já que não encontram em sua área, bens e serviços necessários ao seu cotidiano e que outras cidades acabam por fornecer, o que porventura pode acontecer, por consequência, aos moradores da PMB.

Em destaque, Aranha (2005), faz uma consideração importante para o tema: a presença do fenômeno da mobilidade pendular nas “cidades-dormitório”. O autor utiliza como exemplo a Região Metropolitana (RM) de São Paulo (SP) que tem aproximadamente 1 milhão de moradores estudando ou trabalhando em municípios diferentes do que residem, sendo a cidade de São Paulo o núcleo que mais recebe moradores no movimento pendular diário. Por esse motivo, muitos municípios ao redor da cidade de São Paulo podem ser considerados como “cidades-dormitório”, por sua baixa expressividade e economia pouco movimentada. Caiado (2005) classifica que o baixo dinamismo econômico, a pouca diversidade de atividades de serviços e comércio e o uso predominantemente residencial configuram fatores que estimulam um maior grau de dependência em sua pesquisa sobre “cidades-dormitório” do espaço metropolitano do DF.

As pesquisas sobre dinâmica metropolitana relacionadas aos movimentos de mobilidade pendular estão ligadas à pesquisa sobre identificação de áreas de influência da Geografia Urbana. Com base em sua pesquisa, Adams (1995, apud MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI, 2005, p. 122) afirma que “áreas geográficas são definidas, principalmente, em termos de deslocamento diário de casa para o trabalho”. Ainda segundo o autor (1995, apud MOURA; BRANCO; FIRKOWSKI; 2005, p. 122), o conceito de “área metropolitana” está diretamente ligado aos sistemas de produção, com raízes na Revolução Industrial do século XIX, quando o local de trabalho começou a assumir importância no cotidiano das pessoas.

As “cidades-dormitório”, portanto, funcionam como cidades produto da ejeção da população menos favorecida para as áreas mais distantes do centro metropolitano, ocasionada pela expansão urbana acelerada, sendo essas localidades dotadas de pouca infraestrutura urbana. Mas, além de todos esses fatores apontados, o movimento de mobilidade pendular diário é uma característica importante para o entendimento do termo. Isso porque o fenômeno reafirma o caráter dormitório de uma cidade, já que, em resumo, a cidade funciona como um “quarto-coletivo” onde a maioria de sua população apenas dorme após suas atividades cotidianas, como trabalho ou estudo. É comum encontrar o termo como referente a deslocamentos diários como “migração” pendular, porém, nesta pesquisa, optou-se por não utilizar o termo para que não causar confusão com as migrações em forma de ejeção<sup>18</sup> que ocorreram de Brasília para as áreas da AMB.

Os dados referentes à quantidade de deslocamentos realizados entre duas ou mais cidades no movimento casa-trabalho/estudo constituem importante passo inicial na pesquisa sobre processos de metropolização urbana. Isso porque esse movimento representa uma relação de dependência de uma população de determinado município em relação à oferta de bens e serviços de outro. Esse movimento tem sido percebido cada vez mais nas principais cidades brasileiras, que acabam por ter uma maior ocupação das periferias urbanas, com o aumento da distância entre o centro das cidades, em um processo crescente das aglomerações urbanas.

No Brasil, das 86 milhões de pessoas com dez anos de idade ou mais ocupadas em 2010 e contabilizadas pelo IBGE, 87,1% (aproximados 75 milhões) trabalhavam no mesmo município onde moravam, enquanto 11,8% (aproximados 10,1 milhões) trabalhavam em outro município. Segundo a mesma fonte, o censo demográfico de 2000 apresentou aproximadamente 3,5 milhões de pessoas trabalhando ou estudando em municípios diferentes de onde moravam no Brasil, o que ocorria principalmente nas RM de São Paulo e do Rio de Janeiro que, juntas, tinham quase dois milhões de ocupados que realizavam o movimento pendular para o trabalho. Os dados do censo (2010) mostram que esses números aumentaram ainda mais, superando 2,5 milhões se novamente somados os números das RM citadas.

---

<sup>18</sup> A expressão assume o sentido de determinadas camadas da população residente do DF que se viram obrigadas a mudar-se para áreas mais afastadas e até mesmo fora do DF em busca de alternativas mais baratas de moradia.

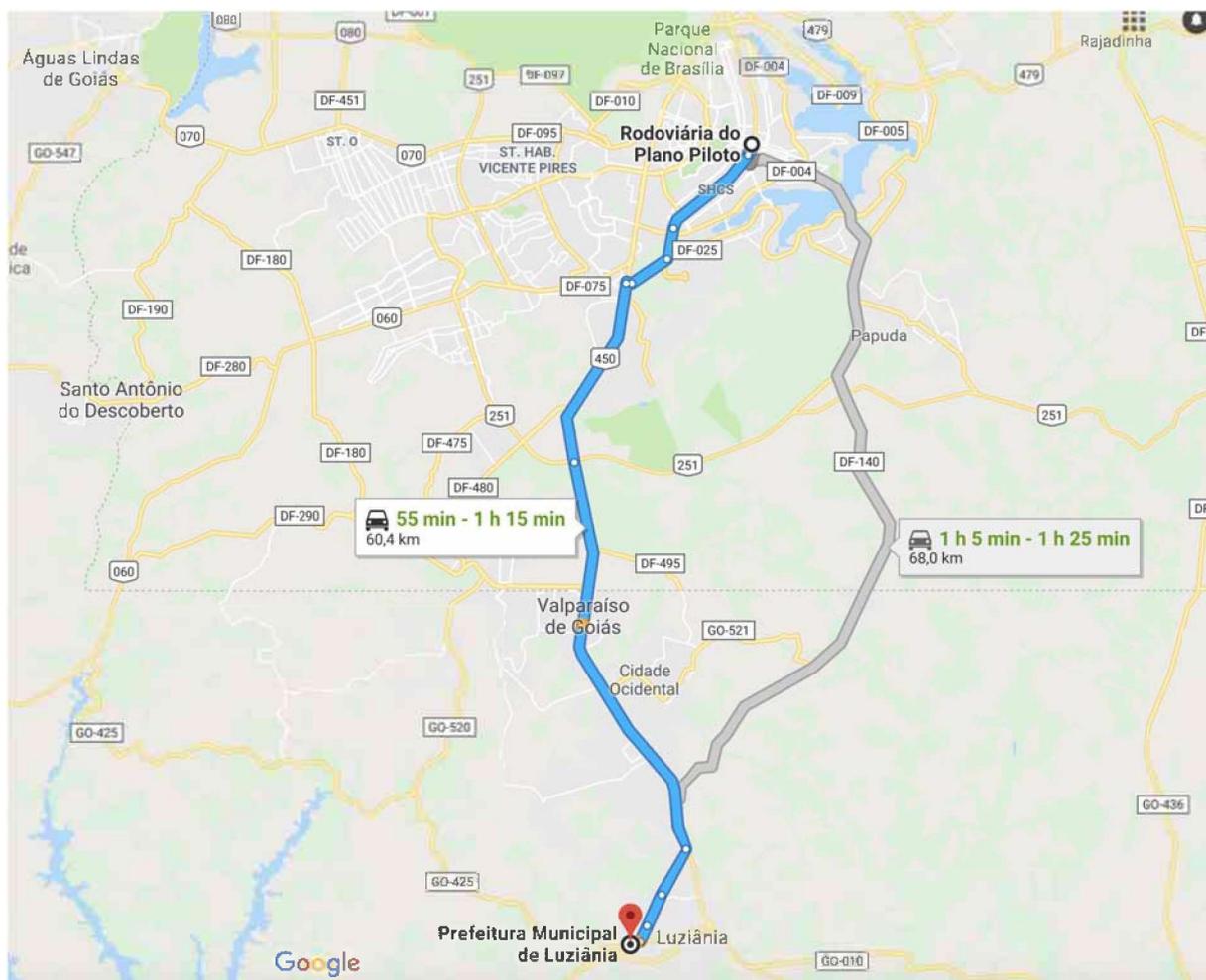
Além dos dados sobre o deslocamento para trabalho e estudo, foi analisado o tempo que as pessoas levam para fazê-lo. O censo (2010) aponta que 32,2 milhões de pessoas gastam entre 06 e 30 minutos para chegar ao o trabalho e 7,0 milhões (11,4%) precisavam de mais de uma hora.

Parte da população residente dos municípios da PMB trabalha em Brasília, sobretudo no Plano Piloto, o que resulta em uma alta demanda de deslocamentos pendulares diários, aumentando o custo operacional da cidade-centro. Conforme Pesquisa Domiciliar de Transporte (Codeplan, 2002), há uma alta dependência da população da PMB em relação às oportunidades de trabalho, atividades e serviços em Brasília, o que resultou em um salto do movimento pendular entre Brasília e sua RM, passando de 56.650 para 152.649 viagens (pessoas/dia) entre 1990 e 2000. Luziânia é um dos municípios que possui razoável quantidade de moradores que realizam movimento pendular diário para suas rotinas de trabalho ou estudo.

Para melhor compreensão, o assunto novamente será contextualizado com a situação-problema, ou seja, serão apresentados dados referentes à mobilidade pendular entre Luziânia e Brasília com o objetivo de observar a relação entre os deslocamentos existentes e entender como se caracteriza essa relação. Serão utilizados como fontes de dados a Pesquisa Metropolitana de Amostra de Domicílios (Codeplan, 2017), que apresentou informações de mobilidade dos moradores de Luziânia, incluindo local de trabalho e moradia, local de estudo e moradia e tempo médio de deslocamento.

O trecho compreendido entre Brasília e Luziânia pode ser realizado de algumas maneiras, mas o caminho mais comum é por meio da Rodovia Federal BR 040. O início da pista em Brasília se dá no entroncamento com Rodovia DF 450 e passa por cidades como Valparaíso de Goiás, Luziânia, Cristalina, Contagem e Belo Horizonte, por meio da conhecida saída Sul do DF, terminando no estado do Rio de Janeiro. A distância entre Brasília e Luziânia, a partir da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília até a Prefeitura de Luziânia, localizada no centro da cidade, é de aproximadamente 61 quilômetros e o trajeto em automóvel pode ser percorrido em torno de 55 a 75 minutos, ajustado às velocidades das vias e às condições normais de trânsito, conforme informações prestadas por aplicativo de informações de trânsito, ilustradas no mapa abaixo (Figura 17).

Figura 17: Deslocamento entre o Plano Piloto de Brasília e Luziânia.



Fonte: Google Maps, 2018.

A empresa responsável pelo transporte público semiurbano intermunicipal entre Brasília e Luziânia, atualmente, é a Central Expresso LTDA (CT Expresso). A empresa faz três rotas diárias: Brasília x Luziânia, Luziânia x Gama e Luziânia x Taguatinga. Conforme informações disponíveis em seu site, a empresa disponibiliza 13 linhas de ônibus durante os dias úteis e quatro linhas de ônibus durante os fins de semana ou feriados, e o valor da passagem custa entre R\$ 4,80 e R\$ 7,20, a depender do trecho. A CT Expresso passou a operar os serviços desde que a Viação Planalto (VIPLAN)

entrou em falência em 2013, sendo a empresa responsável por operar o serviço de transporte desde 2007, ano em que se inicia o recorte de análise desta pesquisa.

Quanto aos dados, é importante informar que Luziânia possui uma população total de 199.462 habitantes (PMAD, 2017). Considerando apenas a população acima de dez anos de idade, Luziânia possui volume populacional de 171.564 pessoas, das quais 91.473 pessoas são classificadas como População Economicamente Ativa (PEA). Dessas pessoas, 74.999 possuem trabalho remunerado, 18.307 são aposentadas, 453 aposentadas que ainda trabalham, 3.964 são pensionistas e 16.021 estão desempregados, conforme Tabela 4.

Tabela 4 – População de Luziânia segundo a situação de atividade.

Situação de atividade	Quantidade	%	% maiores 10 anos
Total	199.462	100,00	-
Menores de 10 anos	27.898	13,99	-
<b>Subtotal</b>	<b>171.564</b>	<b>86,01</b>	<b>100,00</b>
Sem atividade	18.004	9,03	10,49
Com trabalho remunerado	74.999	37,60	43,71
Aposentado	18.307	9,18	10,67
Aposentando trabalhando	453	0,23	0,26
Pensionista	3.964	1,99	2,31
Do lar	11.897	5,96	6,93
Desempregado	16.021	8,03	9,34
Estudante	27.874	13,97	16,25
Trabalho voluntário	45	0,02	0,03

Fonte: PMAD 2017 Codeplan. Editada pelo autor, 2018.

Ainda sobre a população economicamente ativa de Luziânia, 24,69% trabalham no próprio município (49.243 pessoas), o que corresponde a 65,26% da população ocupada (75.452 pessoas). A pesquisa apresenta que 21.226 pessoas trabalham no DF (44,04% da população ocupada), sendo que somente no Plano Piloto de Brasília trabalham 14.499 pessoas, (19,22%, da população ocupada). Em segundo lugar, aparece Taguatinga, com números bem inferiores (1.135 pessoas), o equivalente a 1,50% da população ocupada. A quantidade de pessoas que trabalha em outros municípios de Goiás soma 5,29% (4.140 pessoas). Os dados apresentados e outros

podem ser observados nas Tabelas seguintes – 5, 6 e 7 – e estão representados no mapa (Figura 18), e no Gráfico 2.

Tabela 5 – População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha (total).

<b>Local de trabalho</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>	<b>% que trabalha</b>
Total	199.462	100,00	-
<b>Não trabalha</b>	<b>96.112</b>	<b>48,19</b>	-
Menor de 10 anos	27.898	13,99	-

Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Tabela 6 - População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha (DF).

<b>Local de trabalho</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>	<b>% que trabalha</b>
População que trabalha	75.452	37,83	100,00
No município	49.243	24,69	65,26
Brasília	21.226	10,64	28,13
Plano Piloto	14.499	7,27	19,22
Gama	915	0,46	1,21
Taguatinga	1.135	0,57	1,50
Brazlândia	147	0,07	0,19
Planaltina	51	0,03	0,07
Paranoá	45	0,02	0,06
Núcleo Bandeirante	90	0,05	0,12
Ceilândia	198	0,10	0,26
Guará	411	0,21	0,55
Cruzeiro	45	0,02	0,06
Samambaia	225	0,11	0,30
Santa Maria	705	0,35	0,94
São Sebastião	51	0,03	0,07
Recanto das Emas	90	0,05	0,13
Lago Sul	384	0,19	0,51
Candangolândia	231	0,12	0,31
Águas Claras	135	0,07	0,18
Sudoeste/Octogonal	372	0,19	0,49
Park Way	90	0,05	0,12

SCIA – Estrutural	51	0,03	0,07
Sobradinho II	90	0,05	0,12
Jardim Botânico	51	0,03	0,07
SIA	739	0,37	0,98
Vários locais do DF	468	0,23	0,62

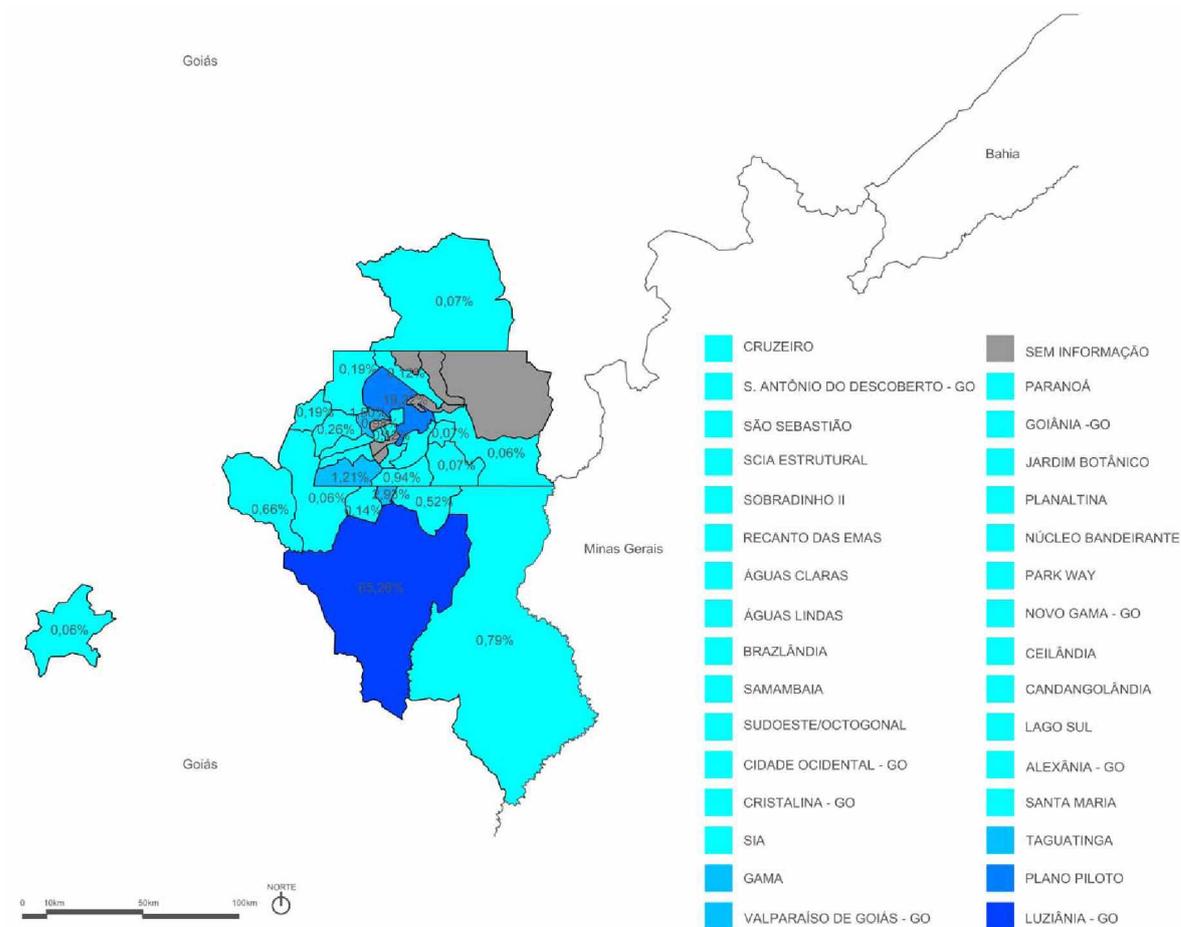
Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Tabela 7 - População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha (PMB).

Local de trabalho	Quantidade	%	% que trabalha
<b>Trabalham PMB</b>	<b>4.140</b>	<b>2,08</b>	<b>5,29</b>
Águas Lindas	141	0,07	0,19
Alexânia	501	0,25	0,66
Cidade Ocidental	396	0,20	0,52
Cristalina	594	0,30	0,79
Novo Gama	102	0,05	0,14
Santo Antônio do Descoberto	45	0,02	0,06
Valparaíso de Goiás	2.213	1,11	2,93
Outros municípios RIDE do DF e Entorno	147	0,07	0,19
Goiânia	45	0,02	0,06
Outras localidades	594	0,30	0,79

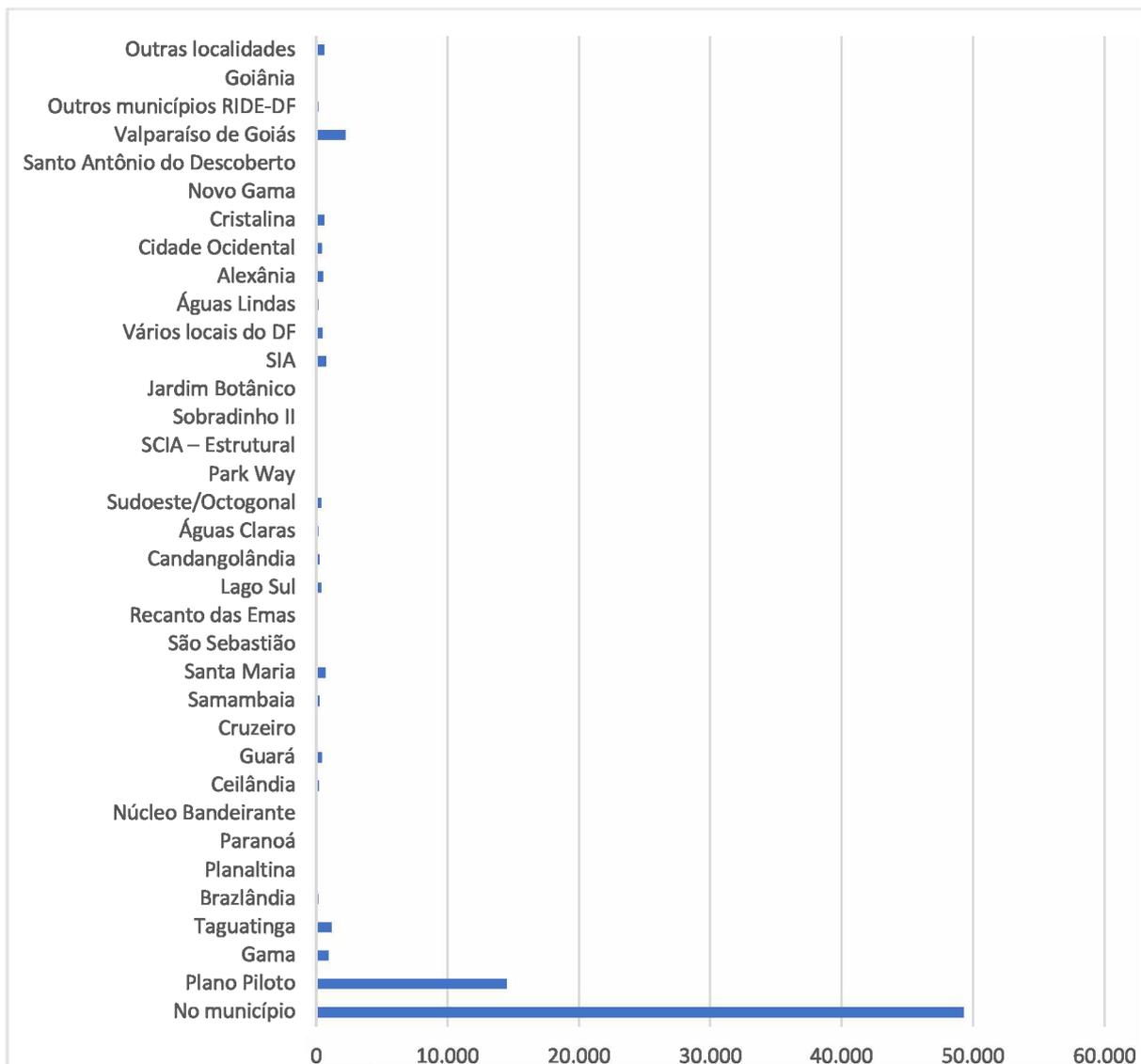
Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Figura 18: População ocupada segundo o local onde trabalha.



Fonte: PMAD 2017. Mapa elaborado pelo autor, 2018.

Gráfico 2: População de Luziânia ocupada segundo o local onde trabalha.



Fonte: PMAD 2017. Gráfico elaborado pelo autor, 2018.

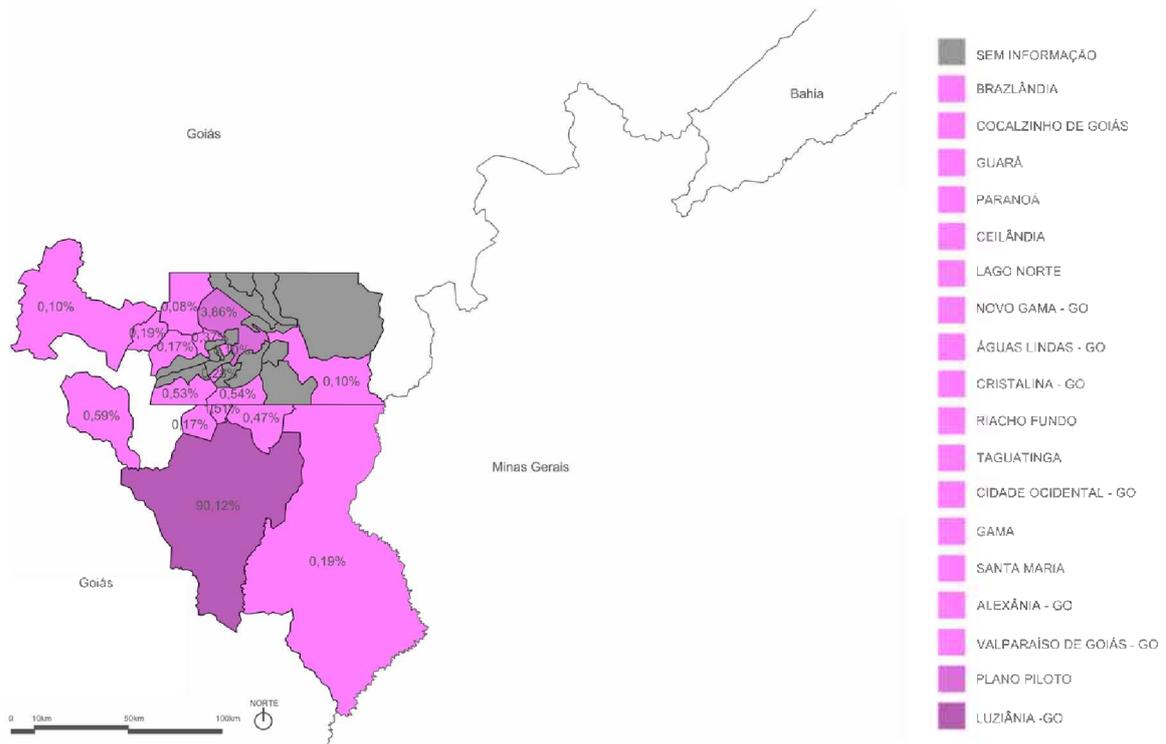
Ainda segundo a PMAD 2017, a pesquisa apresentou dados referentes ao local de estudo dos moradores, tendo sido verificado um total de 53.190 estudantes. Desse valor, a maioria estuda no próprio município, representando 92,68% (47.934 alunos). Em Brasília, estudam um total de 3.296 alunos (6,37%), sendo o Plano Piloto o maior receptor dos mesmos, com 2.053 alunos, seguido por Santa Maria com 288 alunos; pelo Gama, com 282 alunos; e por Taguatinga com 198 alunos. Em outros municípios da AMB, a quantidade somada representa 3,31%, em um total de 1.711 alunos, com destaque para Valparaíso de Goiás, que abriga 1,55% dessa quantia, ou 802 alunos, o que pode ser visualizado na Tabela 8, no mapa (Figura 19) e no Gráfico 3.

Tabela 8 – População de Luziânia segundo o local onde estuda.

Local de trabalho	Quantidade	%	% que trabalha
<b>Total</b>	<b>199.462</b>	<b>100,00</b>	-
Não estudam	146.272	73,33	-
<b>Estuda</b>	<b>53.190</b>	<b>26,67</b>	<b>100,00</b>
<b>No município</b>	<b>47.934</b>	<b>24,03</b>	<b>90,12</b>
<b>Brasília – DF</b>	<b>3.296</b>	<b>1,65</b>	<b>6,20</b>
Plano Piloto	2.053	1,03	3,86
Gama	282	0,14	0,53
Taguatinga	298	0,10	0,37
Brazlândia	45	0,02	0,08
Paranoá	51	0,03	0,10
Ceilândia	90	0,05	0,17
Guará	51	0,03	0,10
Santa Maria	288	0,14	0,54
Riacho Fundo	147	0,07	0,28
Lago Norte	90	0,05	0,17
<b>AMB</b>	<b>1.711</b>	<b>0,86</b>	<b>3,22</b>
Águas Lindas	102	0,05	0,19
Alexânia	315	0,16	0,59
Cidade Ocidental	249	0,12	0,47
Cristalina	102	0,05	0,19
Cocalzinho de Goiás	51	0,03	0,10
Novo Gama	90	0,05	0,17
Valparaíso de Goiás	802	0,40	1,51
Curso a distância	204	0,10	0,38
Não sabe	45	0,02	0,09

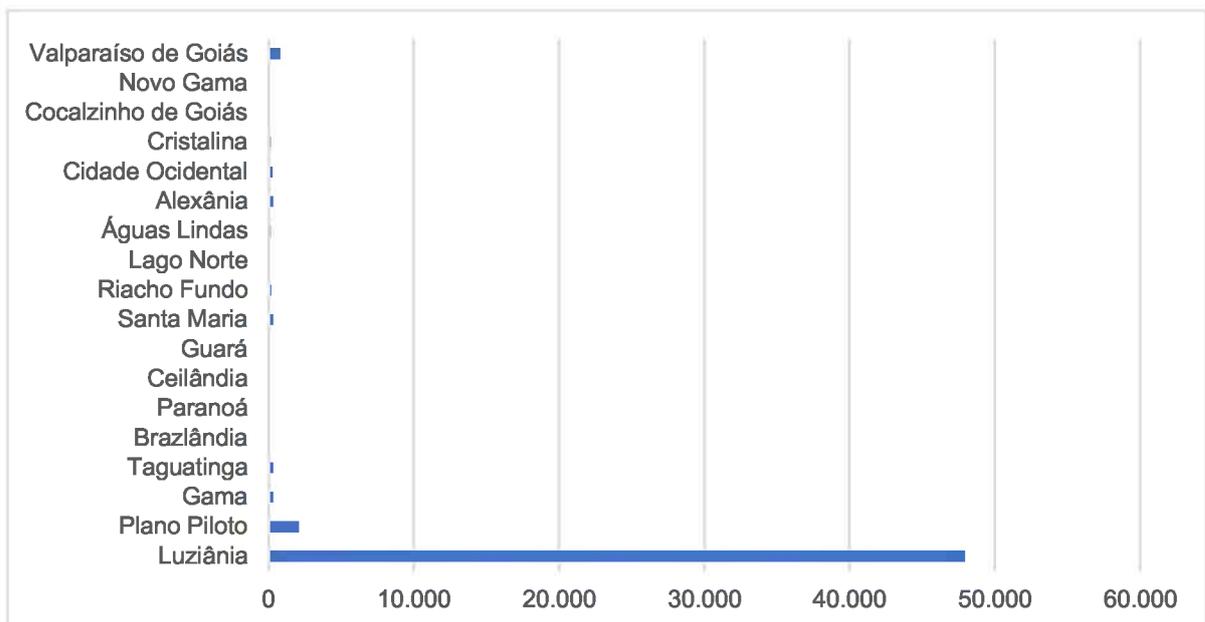
Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Figura 19: População de Luziânia segundo o local onde estuda.



Fonte: PMAD 2017. Mapa pelo autor, 2018.

Gráfico 3 – População de Luziânia segundo o local onde estuda.



Fonte: PMAD 2017. Gráfico elaborado pelo autor, 2018.

Quanto ao meio de transporte utilizado pelos moradores de Luziânia para se deslocarem até o trabalho, a PMAD 2017 mostra que a maioria utiliza ônibus (27.386 pessoas) o que representa 36,3%. Aqueles que utilizam automóveis particulares

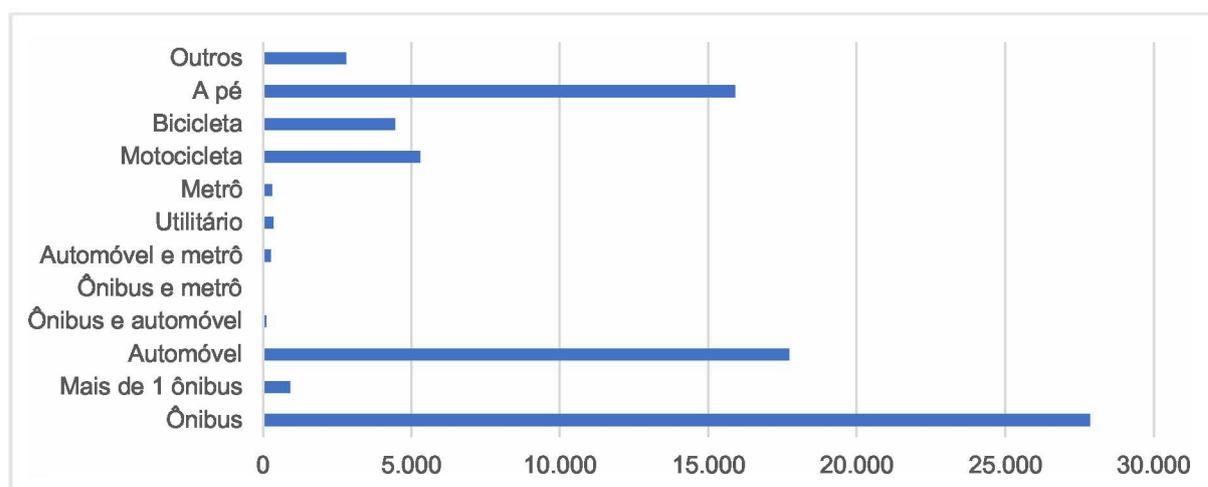
representam 23,49% (17.725 pessoas), e 7,02% (5.296 pessoas) utilizam motocicletas. Somam 15.894 pessoas aqueles que vão a pé (21,06%), e 4.446 pessoas (5,89%) os que utilizam a bicicleta como meio de locomoção até o trabalho. A Tabela 9 detalha as informações sobre quantidade e meio de deslocamento até o trabalho pelos moradores de Luziânia, acompanhado do Gráfico 4.

Tabela 9 – População de Luziânia segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho.

Meio de transporte	Quantidade	%	% que trabalha
Total	199.462	100,00	-
Não trabalha	96.112	48,19	-
Menor de 10 anos	27.898	13,99	-
Trabalham	75.452	37,83	100,00
Ônibus	27.836	13,73	36,30
Mais de 1 ônibus	910	0,46	1,21
Automóvel	17.725	8,89	23,49
Ônibus e automóvel	102	0,05	0,14
Ônibus e metrô	-	-	0,00
Automóvel e metrô	249	0,12	0,33
Utilitário	351	0,18	0,47
Metrô	306	0,15	0,41
Motocicleta	5.286	2,66	7,02
Bicicleta	4.446	2,23	5,89
A pé	15.894	7,97	21,06
Outros	2.788	1,40	3,70

Fonte: PMAD 2017. Editada pelo autor, 2018.

Gráfico 4 – População de Luziânia segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho.



Fonte: PMAD 2017. Gráfico elaborado pelo autor, 2018.

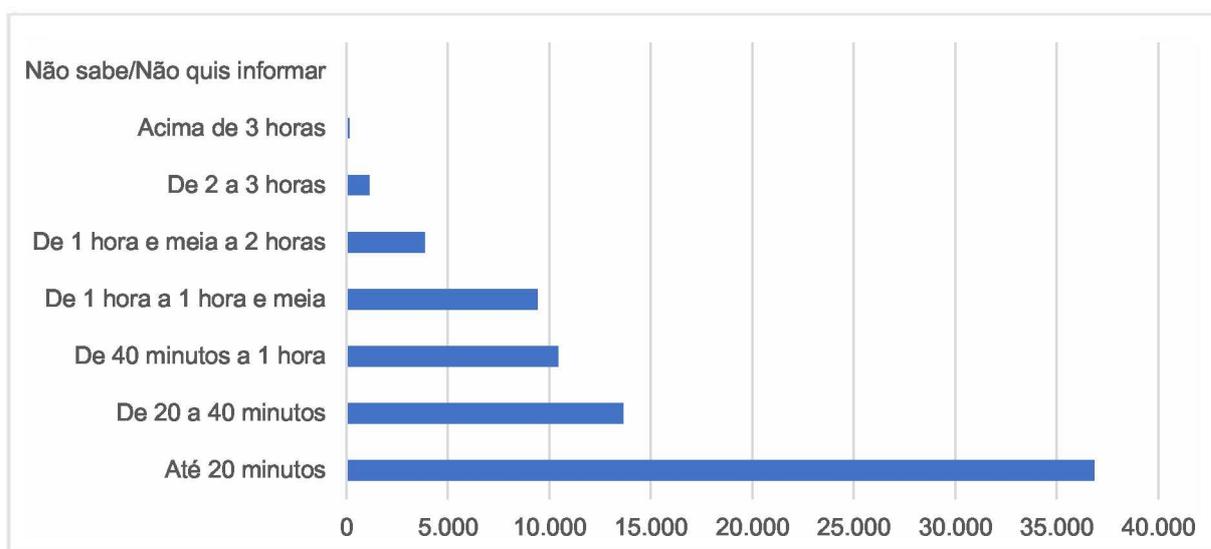
Quanto ao tempo de deslocamento gasto entre a moradia e o trabalho, a pesquisa mostra que 18,46% dos moradores gastam até 20 minutos no percurso. Destaca-se o fato de que 12,06% levam entre 20 minutos e uma hora e, se acrescida a porcentagem dos que levam de 1 hora até 1 hora e 30 minutos, esse valor sobe para 16,77%, quase equivalente aos que levam 20 minutos (Tabela 10 e Gráfico 5).

Tabela 10 – População de Luziânia segundo o tempo gasto para ir ao trabalho.

Tempo de deslocamento	Quantidade	%	% que trabalha
<b>Total</b>	<b>199.462</b>	<b>100,00</b>	-
<b>Não trabalha</b>	<b>96.112</b>	<b>48,19</b>	-
Menos de 10 anos	27.898	13,99	-
<b>Trabalha</b>	<b>75.452</b>	<b>37,83</b>	<b>100,00</b>
Até 20 minutos	36.817	18,46	48,80
De 20 a 40 minutos	13.631	6,83	18,07
De 40 minutos a 1 hora	10.436	5,23	13,83
De 1 hora a 1h 30	9.404	4,71	12,46
De 1h 30 a 2 horas	3.851	1,93	5,10
De 2 a 3 horas	1.114	0,56	1,48
Acima de 3 horas	147	0,07	0,19
Não sabe/Não quis informar	51	0,03	0,07

Fonte: PMAD 2017. Editado pelo autor, 2018.

Gráfico 5 – População de Luziânia segundo o tempo gasto para ir ao trabalho.



Fonte: PMAD 2017. Gráfico elaborado pelo autor, 2018.

É interessante acrescentar que a expansão urbana, a periferação e a formação de “cidades-dormitório” são temas que, apesar de próximos, não necessariamente estão interligados. É interessante tratar os temas de maneira separada, já que o aumento do movimento pendular entre duas cidades pode ser ocasionado por outros fatores, como em casos de regionalização do território ou formação de subúrbios de classes sociais média alta, como em Nova Iorque, nos Estados Unidos.

Conforme apresentado, os dados da PMAD 2017 expõem a relação diária da mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia por meio da oferta de trabalho, do tempo de deslocamento trabalho-moradia e do acesso à saúde. Os dados que se referem ao local de estudo e de moradia também entram na conta, mas com uma proporção menor. As tabelas e os mapas realizados ajudam a visualizar a situação, descrita por Paviani (2011, p.3):

[...] o cotidiano dos periféricos se transformou nos constantes deslocamentos casa-trabalho-casa. O movimento pendular ocasiona elevados custos econômicos e cansaço físico e psicológico aos que se deslocam. Acresça-se que os movimentos pendulares, muitas vezes, apresentam também a mobilidade residencial intraurbana, em razão do elevado preço da terra e dos aluguéis no DF.

A desigualdade social acompanhada da fragmentação do território urbano no DF, evidenciam o cenário de desenvolvimento regional que desenhou o contexto urbano de Brasília e sua RM, caracterizada principalmente pela alta dependência dos municípios adjacentes de serviços básicos como trabalho, saúde e educação. Caiado (2005, p.59) afirma que:

[...] os municípios goianos de Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto (limítrofes à divisa oeste do DF), Planaltina de Goiás (limítrofe à divisa nordeste), Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental (limítrofes à divisa sudoeste) e Luziânia assumem, principalmente, função similares às de cidade-dormitório, com baixo dinamismo econômico marcado pela pouca diversidade das atividades de comércio e serviços, sendo predominante o uso residencial. Essas localidades apresentaram, na última década, as maiores taxas de crescimento populacional da região, indicando que o processo de periferação da população continua intenso.

No que toca a Brasília e sua RM, o espaço metropolitano ultrapassou fronteiras estaduais, com o exemplo de municípios de GO e MG pertencentes ao espaço metropolitano que dialogam mais com a Capital brasileira que com os próprios estados de origem. A inicial ocupação polinucleada do DF resultou em uma expansão urbana que reforçou o modelo centro-periferia, em um processo de exclusão e segregação socioespacial, afetando cidades ainda anteriores à Brasília, como Luziânia.

Como conclusão deste capítulo, é posta uma reflexão: Brasília, que foi pensada em sua concepção por Lucio Costa como símbolo da modernidade, se aproxima do seu sexagenário com um espaço metropolitano marcado por atraso e profundas desigualdades. Esse paradoxo vivido pela capital é ilustrado como “Carroça e avião<sup>19</sup> convivem lado a lado em uma continuidade física, embora descosturada, no tecido desigual do mesmo território.” (SCHVASBERG, 2016. p.315).

---

<sup>19</sup> O autor faz uma relação entre os termos “Carroça e Avião” no sentido paradoxal de atraso e modernidade; refere-se às cidades da PMB como carroças pela situação de atraso e faz uma analogia à “modernidade” de Brasília, representada por um avião tanto pelo contexto tecnológico que esse meio de transporte representa, mas, sabidamente, também pelo desenho urbano que Brasília possui, similar ao de uma aeronave ou borboleta, como referia Lucio Costa.



## O contexto de Luziânia



Capa capítulo 3:  
Disponível em:  
<[https://pt.wikipedia.org/wiki/Luziânia#/media/File:Foto\\_panorâmica\\_de\\_Luziânia\\_Goiás.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Luziânia#/media/File:Foto_panorâmica_de_Luziânia_Goiás.jpg)> acesso  
10 fev. 2019.

### Capítulo 3 – O Contexto de Luziânia

Este terceiro capítulo se concentra no contexto da cidade de Luziânia. Para estruturar o capítulo, o texto foi dividido em duas sessões – na primeira é apresentado um breve histórico da cidade e da evolução urbana de Luziânia e na segunda, descreve-se o processo de elaboração do PD da cidade. O capítulo posterior faz a análise da inserção metropolitana de Luziânia conforme proposta de pesquisa desta dissertação.

#### 3.1 Breve histórico de Luziânia

O estabelecimento do Arraial de Santa Luzia (primeiro nome de Luziânia) ocorreu em 13 de dezembro de 1746 e foi realizado por Antônio Bueno de Azevedo, um sertanista que, ao partir de Paracatu, em Minas Gerais, no mesmo ano, à procura de novas minas, chegou às margens do rio que atualmente corta Luziânia. Nesse riacho, denominado Rio Vermelho, foi encontrada por Bueno farta quantidade de ouro, levando-o a instalar o arraial no local, que foi dedicado à Santa Luzia por conta da data, 13 de dezembro, dia de consagração à santa. Bueno de Azevedo solicitou, então, guardamoria<sup>20</sup> à capitania de São Paulo, que concedeu a ele a administração e a repartição de lavras, fazendo com que, em um curto espaço de tempo, a paisagem do arraial se modificasse, passando a contar com igrejas, casarões, praças, fazendas e consequentes novos povoados ao redor, como Santo Antônio da Boa Vista, atualmente chamado Santo Antônio do Descoberto. Pimentel (1994, p.20) descreve:

Antônio Bueno de Azevedo seguiu viagem rumo ao oeste, fixando seu arranchamento no local que denominou Arraial de Santa Luzia, em 13 de dezembro de 1746. Conta à tradição que tendo mandado levar um pouco de areia do riacho, tamanha quantidade de ouro encontrado que ele e seus companheiros não conseguiam acreditar no que viam. Mandou repetir a operação de lavagem e a bateia trouxe mais granitos e palhetas de ouro. Ajoelhando-se agradeceu a Deus e invocou Santa Luzia, dedicando a povoação que iria se formar sob os auspícios de seu nome.

Álvares (1979) aponta o começo de Santa Luzia a partir da construção de uma pequena casa de oração em cima do morro circundado pelo garimpo, estruturando assim o arraial ao seu redor, seguido pelas ruas curvas da ladeira do Rosário. Futuramente, esse local receberia a atual Igreja do Rosário (Figura 20).

---

<sup>20</sup> Termo designado para o cargo de guarda-mor das capitanias no período colonial brasileiro.

Figura 20: Igreja Nossa Senhora do Rosário, em Luziânia.



Fonte: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/05/1624069-ultimo-brasileiro-livre-executado-morreu-apos-matar-marido-da-amante.shtml>>. Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

O aumento acelerado da população foi uma característica presente na maioria das cidades, motivada pela exploração do ouro brasileiro. Conforme o IBGE (1958), em 1746, Santa Luzia, possuía uma população na faixa dos 10 mil habitantes. A queda da economia aurífera no final do século XVIII e início do século XIX freiou e quase parou a economia local, que reduziu bastante o número de sua população. Após cinco meses da chegada de Pohl em Santa Luzia, Saint-Hilaire (2011 apud BERTRAN, p.408) desembarcou no arraial e, descreveu sua passagem, que já sinalizava o declínio da economia mineradora em Luziânia:

“Extremamente estreita, a povoação de Santa Luzia alarga-se todavia na parte média de seu comprimento. Lá encontra-se uma praça quase quadrada, onde foi construída a igreja parochial, bastante grande, isolada como o são, em geral, os edifícios religiosos nessa província e em Minas, regularmente ornada no interior mas sem tecto. Além da igreja parochial, existe ainda uma em cada extremidade da povoação. A primeira, a de nossa senhora do Rozário, foi construída pelos negros no tempo em que se encontrava ouro em abundancia nos arredores da povoação; hoje em dia, que o número destes diminuiu bastante e todos os que ainda restam, livres ou escravos, vivem na indigência, a sua igreja cai em ruínas. A segunda foi começada pouco tempo antes da minha passagem, e prosseguiam na construção apesar da pobreza extrema, a que estavam reduzidos os habitantes de santa luzia; [...] a maioria das povoações de minas e Goyas, que devem sua origem a minas de ouro, devem ter sido encantadoras no tempo do seu esplendor, e Santa Luzia, certamente foi uma das mais agradáveis: suas ruas são bastante largas e regulares; as casas, em número de cerca de trezentas, são, na verdade, construídas de pau e barro, e menores e mais baixas que as das povoações que percorrera até então; mas são todas cobertas de telhas, rebocadas com esta terra branca que chamam de tabatinga no interior do brasil, e algumas têm janelas caixilhos de talco são transparentes como o vidro.”

A queda da economia mineradora no fim do século XVIII fez com que o arraial de Santa Luzia passasse por muitas mudanças. Muitos moradores voltaram para suas cidades ou foram para as fazendas locais, o que ocasionou a redução de habitantes do arraial e, ao mesmo tempo, apontou o surgimento da agricultura e da pecuária como alternativas econômicas. Por essas razões, a área urbana central da cidade sofreu diversas modificações, como o abandono de casas e o aumento de comércios. O desenho urbano de ruas largas e tortuosas, assim como os resquícios da arquitetura colonial, ficaram como algumas das lembranças da época da mineração. A decadência do período da economia mineradora é narrada por Bertran (2011, p. 360): “Esse pequeno mundo de lavras, de engenhos e de sítios vai se desfazendo, na medida em que o final do Século XVIII escoia as últimas bateias do minério aurífero”.

Luziânia vivia, então, um momento paradoxal em sua economia: por um lado, a agricultura de subsistência não se desenvolvia em novos patamares, mas, por outro lado, tampouco conseguia se estabelecer no sistema estabelecido pela Lei das Terras<sup>21</sup>, interferindo na produção da sociedade rural das regiões Sul e Sudeste do país. Saint-Hilaire (2011 apud BERTRAN, p. 410) narra o momento crítico vivido pela cidade:

[...] Os principaes artigos que exportam os habitantes de Santa Luzia são pelles de animaes selvagens, alguns couros, e principalmente marmeladas excelentes, que enviam até o Rio de Janeiro. É a criação de gado que constitue actualmente o recurso principal dos fazendeiros de Santa Luzia, e nem por isso lhes rende bastante, não só porque não se podem dispensar de administrar sal ao gado, si o quizerem conservar, porém mais ainda, porque estão assas afastados dos mercadores para que estes o venham adquirir-o ás suas terras.

O Arraial de Santa Luzia foi elevado à categoria de Vila em 1º de abril de 1833 e, até 1850, Santa Luzia pertenceu à comarca de Vila Boa (atual Cidade de Goiás). Em 5 de outubro de 1867, foi elevada à categoria de cidade. Passou a chamar-se Luziânia somente em 31 de dezembro de 1943, por meio do Decreto – Lei nº 8.305 (IBGE, 1958).

---

<sup>21</sup> Uma das primeiras leis brasileiras a dispor sobre a terra agrícola após a Independência (1822), instituindo a compra como a única forma de aquisição de terras e abolindo, permanentemente, as sesmarias. Anos depois, em 1850, foi estabelecida a Lei de Terras, que determinou parâmetros e normas sobre a posse, a manutenção, o uso e a comercialização das terras brasileiras, estabelecendo a compra como única forma de obtenção das terras públicas.

Luziânia passou por algumas transformações territoriais desde sua fundação. A primeira registrada se deu por meio da Lei municipal nº 15, de 1901, que criou o distrito de São Sebastião dos Cristais, anexado ao município de Santa Luzia. Em 1911, São Sebastião dos Cristais foi elevado a distrito. Acabou por desmembrar-se de Santa Luzia em 1916, pela Lei Estadual nº 533 do mesmo ano, elevando-se à categoria de município já com o nome atual, Cristalina.

Em 1932, por meio do Decreto municipal nº 79, foi criado o distrito de Brasilândia, e assim como São Sebastião dos Cristais, foi anexado à Santa Luzia. Em 1933, uma divisão administrativa repartiu o município em dois distritos: Santa Luzia e Brasilândia. O Decreto Estadual nº 1.233, de 1938, extinguiu o distrito de Brasilândia e seu território foi incorporado por Santa Luzia. Em 1940, o distrito já somava 17.249 pessoas (IBGE, 1958) e, somente em 1943, por meio do decreto nº 8.305, que Santa Luzia passou a ser chamada pelo nome atual, Luziânia, sendo elevada a município.

Luziânia persistiu no contexto de baixo enquadramento ao sistema econômico, até ser novamente provocada por mudanças a partir de 1940, com a Marcha para o Oeste, e na década de 1950, com a construção de Brasília. A nova capital provocou um intenso fluxo migratório de pessoas para o Distrito Federal (DF) e, conseqüentemente, para a Periferia Metropolitana de Brasília (PMB), por meio da abertura de grandes canais de tráfego, como a BR 040, que liga Luziânia a Brasília e o DF a Minas Gerais (MG). Conforme o IBGE, em 1950, a população total de Luziânia já era de 19.657 (IBGE, 1958).

Para a chegada de Brasília, Luziânia, assim como Formosa e Planaltina, cederam parte de seus territórios para a formação do Distrito Federal. Luziânia deu início a novas modificações em seu território, reduzindo seu tamanho devido a novos desmembramentos (Figura 2, p36)

Em 1958, por meio da Lei Municipal nº 132, foi criado o distrito de Padre Bernardo, também anexado à Luziânia. Em 1960, o município passou a se constituir em dois distritos e, em 1963, Padre Bernardo desmembrou-se de Luziânia e tornou-se um município.

Já em 1970, a cidade continuou a crescer e a desmembrar-se. A população chegou a 32.807 pessoas (IBGE, 1958) e, por meio da Lei Municipal nº 493 de 1964, foi criado o distrito de Santo Antônio do Descoberto, também anexado ao município

de Luziânia. Em 1979, ocorreu a divisão em dois distritos e houve o registro de 92.817 habitantes (IBGE, 1958). Somente em 1982, por meio da Lei Estadual nº 9.167, Santo Antônio do Descoberto tornou-se município independente de Luziânia.

Em 1985, foi criado o distrito de Cidade Ocidental, que foi anexado à Luziânia. Já em 1988 ocorreu a divisão dos distritos e, em 1991, a Cidade Ocidental também desmembrou-se de Luziânia, tornando-se município. Foi registrado, em 1991, um aumento populacional considerável, com um total de 207.674 pessoas (IBGE, 1991).

Em 1995, ocorreram duas modificações territoriais em Luziânia, em que Valparaíso de Goiás e Novo Gama desmembraram-se. É importante destacar e esclarecer que a população atual de 199.462 pessoas (Codeplan, 2017) é inferior à população de então, composta por 207.674 pessoas (IBGE, 1991), devido, aos desmembramentos ocorridos em 1995.

Desde então, Luziânia não passou por novos desmembramentos do seu território, mas um acontecimento importante para a cidade ocorreu em 2001: a aprovação do Estatuto da Cidade, pela Lei nº 10.257/2001. A aprovação da lei fez com que, a partir daquele ano, Luziânia passasse a ter a obrigatoriedade de um PD como instrumento básico de seu ordenamento territorial, que foi aprovado por lei municipal no ano de 2006.

Mesmo com suas raízes sendo coloniais, pode-se perceber o grau de crescimento que Luziânia vem sofrendo, que é visível, por exemplo, na construção de shoppings center e na formação de condomínios que vão de habitações sociais e até condomínios de classe média alta (Figura 21).

Figura 21: Condomínio Terra Park Club Residence e Luziânia Shopping.



Fonte: < <http://www.terrapark.com.br/2016/03/05/>> e < [www.wikimapia.org/21023642/pt/luziania-shopping](http://www.wikimapia.org/21023642/pt/luziania-shopping)> Acesso em: 20 de dezembro de 2018.

### 3.2 O Plano Diretor de Luziânia

Para esta sessão, fazem-se necessários alguns esclarecimentos prévios. A fonte documental que serviu de base para sua escrita foi coletada pessoalmente em Goiânia (GO) na residência da pedagoga Dra. Jacqueline Bezerra Cunha, que integrou a Gerência do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Entorno do Distrito Federal e guardou todo o material que envolveu a elaboração de vários PD da PMB, incluindo de Luziânia. Portanto, Jacqueline Bezerra é uma protagonista-chave para o entendimento e a contextualização de todo o processo de elaboração e aprovação do PD em questão. Foi realizada uma entrevista<sup>22</sup> semi-estruturada<sup>23</sup> com a Dra. Jacqueline, já que “[...] esse tipo de entrevista pode fazer emergir informações de forma mais livre e as respostas não estão condicionadas a uma padronização de alternativas” (MANZINI, 2004, p.2). A pedagoga gentilmente respondeu a todos os questionamentos, servindo como fonte dessa sessão. Ao final da pesquisa, foi realizada a transcrição da entrevista “[...] considerando-se que a comunicação oral distingue-se da comunicação escrita [...]” (CUNHA, 2016, p.31), que está disponível como o apêndice nº 6 deste trabalho. O conteúdo da entrevista realizada, por razões éticas de pesquisa, foi revisado pela entrevistada. Também houve tentativa de contato com a empresa contratada para realização do PD, porém sem resposta. O material disponibilizado para consulta é composto por todo o conteúdo produzido pela referida empresa contratada para realizar o PD de Luziânia, incluindo:

1. Diagnósticos;
2. Estudos e propostas realizados pela contratada;
3. Anteprojeto do Código de Obras e do PD de Luziânia;
4. Listas de presença das audiências públicas realizadas.

Com a aprovação do Estatuto da Cidade (EC), Lei nº 10.257 de 2001, foi criado um Convênio de Cooperação Técnica entre o Ministério da Integração Nacional (MI)

---

<sup>22</sup> Foi constatada a necessidade da entrevista já que nenhum material específico sobre a elaboração do Plano Diretor de Luziânia foi encontrado na Prefeitura Municipal de Luziânia ou em plataformas online. A partir de um relatório disponibilizado online, elaborado por Jacqueline Bezerra Cunha, que explicava, de maneira sucinta, o processo de elaboração dos Planos Diretores da PMB. Houve a árdua tarefa de localização da autora, que felizmente havia guardado os materiais referentes à elaboração de vários Planos Diretores da PMB, inclusive de Luziânia.

<sup>23</sup> Consistiu em uma conversa mais informal, porém foram realizadas quatro perguntas, previamente elaboradas, permitindo certa flexibilidade de resposta por parte da entrevistada e, ao mesmo tempo, ampliando o horizonte do assunto do PD de Luziânia.

e a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento de Goiás (SEPLAN/GO) para a elaboração de PD para alguns municípios da PMB. Para coordenar essa ação entre o poder público municipal e as empresas contratadas para a elaboração dos planos, foi criada a **Gerência do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Entorno do Distrito Federal**, composta por cinco<sup>24</sup> servidores técnicos. Em 2003 já havia algumas empresas<sup>25</sup> de consultoria contratadas para a elaboração de nove PD de municípios da PMB. Também foi criada a Comissão Municipal de Acompanhamento do Plano Diretor, com representantes da Prefeitura Municipal de Luziânia (PML), da Câmara de Vereadores e de entidades locais, que objetivava acompanhar o desenvolvimento das diferentes etapas do Plano, dando suporte seu processo de divulgação com um convite à participação popular. Cabe destacar a importância dessa Comissão para a legitimidade participativa do PD.

Luziânia foi uma das cidades da PMB que, de acordo com os critérios estabelecidos pela referida lei, preencheu requisitos<sup>26</sup> para possuir um PD como elemento obrigatório para o ordenamento territorial. A elaboração de seu PD e a revisão de sua Legislação Urbanística Básica (LUB) ficaram a cargo da equipe técnica do Instituto de Estudos Pró-Cidadania (PRÓ-CITTÁ). O PD de Luziânia foi aprovado em 2006 por meio da Lei Municipal nº 2987, não sendo encontradas, nesta pesquisa, informações sobre planos diretores anteriores.

A PRÓ-CITTÁ foi<sup>27</sup> uma ONG fundada em 1993, com sede em Belo Horizonte, Minas Gerais. A ONG foi composta por profissionais de diversas áreas de formação, com “ênfase nas ciências sociais e atuando na elaboração, programação, monitoramento e avaliação de projetos de desenvolvimento socioespacial sustentável” (PRÓ-CITTÁ, 2004a, p.3). A equipe responsável pela elaboração do PD de Luziânia era composta por 14 pessoas<sup>28</sup>, coordenada pelo economista Dr. Marco

---

<sup>24</sup> Jacqueline Bezerra Cunha, Maria Raquel Machado de Aguiar Jardim Amorim, Maria Brasilmar Bezerra, Paulo César dos Santos e Ubajara Berocan Leite.

<sup>25</sup> Foi encontrado material online referente à Cidade Ocidental (GO), também elaborado pela PRÓ-CITTÁ enquanto a INTERPLAN/GCA Consultores Associados LTDA ficou a cargo de Formosa (GO) e de Corumbá de Goiás (GO).

<sup>26</sup> Conforme Art. 41, I do EC, o Plano Diretor era obrigatório para “Cidades com mais de vinte mil habitantes”, por exemplo.

<sup>27</sup> Foram feitas várias tentativas de contato com a ONG mencionada, porém todas sem sucesso, seja por telefone ou por *e-mail*. O *site* da ONG, apesar de ativo, parece estar em desuso, portanto não ficou claro se a PRÓ-CITTÁ ainda realiza serviços. Esse é o motivo pelo qual foi citada no passado.

<sup>28</sup> Marco Aurélio da Costa, Ana Karina Costa, Ana Lúcia Colares Lopes, Ana Luísa Costa, Eduardo Roberto Tagliaferri, Edwiges Lempp, Henrique Mafra Alvarenga, Jane de Souza e Silva, José Ricardo

Aurélio Costa, atual diretor de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). A equipe foi separada pelas seguintes áreas: Direito Urbano e Ambiental; Engenharia Sanitária; Comunicação Social; Urbanismo e Legislação Urbanística; Administração Municipal; Análise Inconstitucional; Geografia e Análise Ambiental; Economia e Infraestrutura socioeconômica; Desenvolvimento Econômico; História e Patrimônio Cultural; Sociologia e Mobilização Social; Economia e Pesquisa de Campo.

Para a elaboração do PD de Luziânia, a ONG contratada se baseou nas “[...] diretrizes estabelecidas do Estatuto da Cidade e na base teórico-conceitual<sup>29</sup> utilizada em seus trabalhos [...]” (PRÓ-CITTÁ, 2004c, p.iii) e, além disso, realizou uma pequena pesquisa de amostragem em Luziânia Sede e no Jardim Ingá, com o objetivo de se aproximar da percepção dos moradores sobre noções ambientais, identidade cultural e identificação dos problemas locais.

É importante dizer que em todo o processo de elaboração do Plano e, em todas as suas etapas, houve esforço no sentido da participação popular, por meio de audiências públicas. Estas contavam com diversos segmentos da sociedade civil, incluindo a população em geral, as instituições religiosas e escolares, corporações militares, as associações de moradores, entre outros. Cabe dizer que as audiências eram previamente programadas e divulgadas pela imprensa local, buscando o incentivo à participação popular. Nas audiências discutiram-se as diretrizes, linhas estratégicas e ações prioritárias do PD e de outras leis urbanísticas. As audiências públicas foram registradas em listas de presença, as quais esta pesquisa teve acesso.

Quanto ao processo de elaboração do PD de Luziânia, o primeiro passo foi a realização de um extenso diagnóstico feito pela PRÓ-CITTÁ, com dados detalhados sobre a cidade. Durante o processo de diagnóstico, foram realizadas quatro audiências públicas, em abril de 2003, na Câmara de Vereadores de Luziânia. O produto desse processo de diagnóstico foi sintetizado no documento “Diagnóstico Situacional – Luziânia” separado em quatro volumes. A cidade foi caracterizada pelo documento em diversas áreas, e o processo de diagnóstico foi dividido em quatro

---

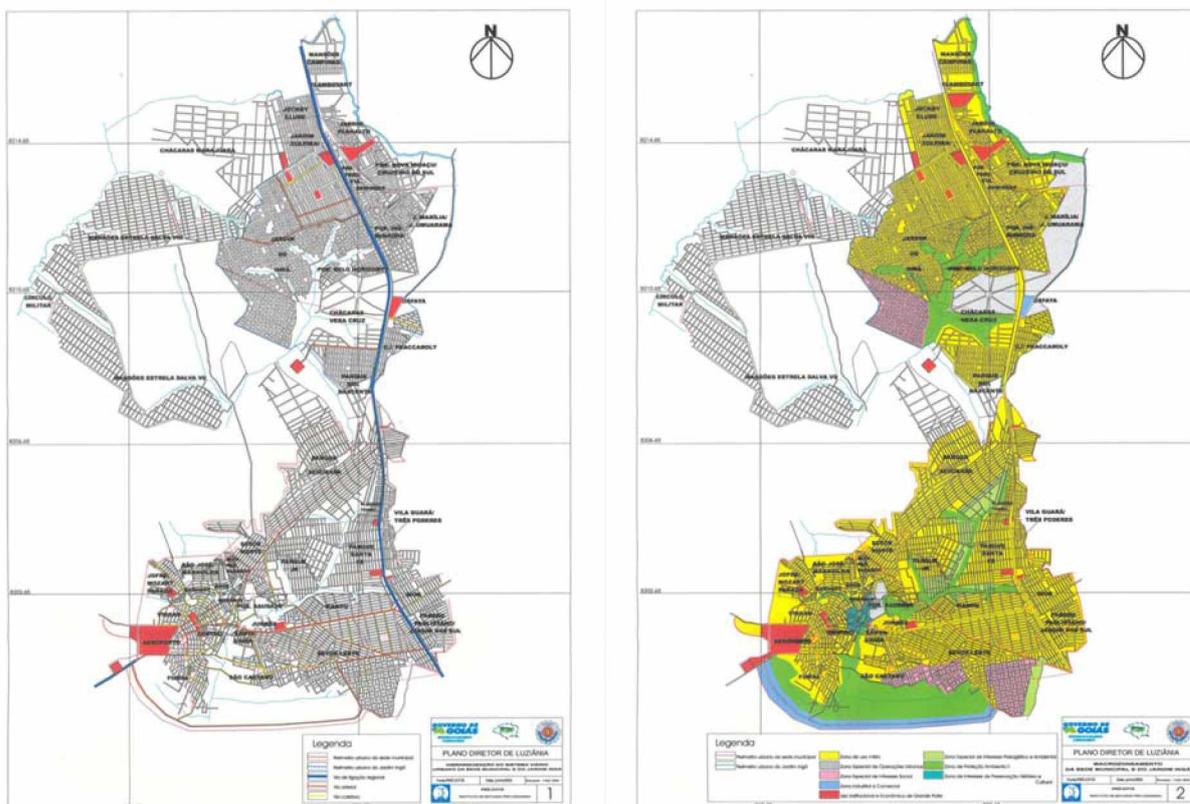
Freire Veríssimo, Luiz Carlos de Sousa Rocha, Maria Marta Martins de Araújo, Rodolfo Nazareth Junqueira Fonseca, Bruno Maciel Von Randow e Daniel Luiz de Souza e Silva.

<sup>29</sup> A PRÓ-CITTÁ cita nos trabalhos autores como HOGAN & VIEIRA (1992), SEPÚLVEDA & EDWARDS (1995), ICLEI & IDRC (1996), BUARQUE (1997 e 1999), GANDIM & FAINSTEIN (1996).

dimensões: 1) sociocultural; 2) econômica; 3) geoambiental; e 4) institucional. Uma vez finalizado o documento de diagnóstico, foram realizadas novas audiências públicas para que fosse apresentado seu conteúdo à população.

O segundo passo da elaboração do PD de Luziânia consistiu nas Oficinas de Planejamento Participativo, que produziram diagnóstico complementar ao já realizado. Foram promovidas seis oficinas, uma para cada dimensão estabelecida (sociocultural, econômica, geoambiental e institucional), além de duas complementares específicas “[...] com os pequenos produtores rurais e com as entidades representativas do Distrito do Jardim Ingá” (PRÓ-CITTÁ, 2004a, p.11). As oficinas produziram sugestões de diretrizes de desenvolvimento para o município, que integraram a elaboração das Matrizes de Planejamento Municipal. As matrizes deram origem “Documento síntese e Plano de Gestão do Plano Diretor de Luziânia”. O documento foi elaborado em forma de tabelas e apontou as linhas estratégicas e ações prioritárias do PD. O documento também estabeleceu responsáveis pela execução de atividades necessárias e prazos legais determinados. Ao fim do documento, verificou-se a presença de dois mapas, realizados pela ONG contratada: o primeiro continha uma proposta de hierarquização do sistema viário; e o segundo apresentava uma proposta de zoneamento para Luziânia (Mapa 01 e 02 abaixo e Anexos 1 e 2 em tamanho ampliado). Após a entrega desse documento, a PRÓ-CITTÁ apresentou o “Estudo Preliminar do Plano Diretor de Luziânia”.

Mapas 01 e 02: Sistema viário e Zoneamento de Luziânia, propostos pela PRÓ-CITTÁ.



Fonte: PRÓ-CITTÁ, 2004. Com adaptações feitas do autor, 2018.

Ao ser analisado tal documento, percebeu-se que ele é exatamente idêntico ao “Documento síntese e Plano de Gestão”, não apresentando nenhuma diferença de conteúdo, mas apenas quanto ao número de páginas.

O último documento apresentado pela contratada foi o “Anteprojeto do Plano Diretor de Luziânia”. Entregue em 2004, apresentava texto em formato legislativo, e posteriormente, foi submetido à aprovação de Luziânia, no ano de transição de governo municipal. O texto anuncia logo em seu início que os documentos “Diagnóstico Situacional” e “Plano de gestão” funcionam interligados (PRÓ-CITTÁ, 2004b, p.2):

Artigo 2º - Além da presente Lei do Plano Diretor, são partes integrantes do Plano Diretor de Luziânia, os seguintes documentos:  
I – Plano Diretor de Luziânia – Diagnóstico Situacional, composto por quatro volumes;  
II – Plano Diretor de Luziânia – Documento Síntese e Plano de Gestão do Plano Diretor, em volume único.

O anteprojeto do PD não foi aprovado de início, tendo seu texto sofrido modificações para ser aprovado pela Câmara de Vereadores. Conforme a entrevista

realizada, somente após a transição de governo que a SEPLAN/GO foi novamente contatada pelo poder público municipal vigente, que apontou, por sua vez, modificações necessárias no PD para prosseguir com sua aprovação. Segundo as informações da entrevista, o poder público municipal argumentou que, devido a mudanças em certas características da cidade, como o aumento populacional e o surgimento de construções irregulares, haveria a necessidade da revisão de alguns pontos do anteprojeto do PD, mas que era possível perceber certa pressão por conta de interesses imobiliários e da construção civil. Foram realizadas desde mudanças simples de texto como alterações mais significativas, caso do zoneamento da cidade, que mudou consideravelmente. Pode-se mencionar, por exemplo, que o anteprojeto proposto previu 11 zonas urbanas, e na lei aprovada são descritas apenas dez zonas, retirando a Zona de Uso Institucional/Econômico de Grande Porte (ZUIE). Além dessa alteração, é possível visualizar, comparando-se o mapa de zoneamento proposto pela PRÓ-CITTÁ (Figura 20) e o mapa aprovado em Lei (Figura 21), a mudança das áreas ocupadas pelas zonas. O anteprojeto prevê Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) específicas, enquanto a Lei não as define no mapa. A Zona de Proteção Ambiental do anteprojeto é maior que a da Lei aprovada. A Lei aprovada também aumentou a Zona de Uso Misto (ZUM). Uma última diferença notada é relacionada à Zona de Indústria e Comércio (ZIC), que no anteprojeto possuía uma área menor em relação à Lei aprovada.

O atual PD de Luziânia apresenta programas que objetivam desenvolver projetos que envolvam o patrimônio cultural da cidade e a comunidade local. O plano observa a importância de seu patrimônio histórico-cultural, ressaltando seus mais de 250 anos de idade e correlacionando sua história com locais importantes da cidade, como a Igreja da Matriz, a Igreja do Rosário, o Centro Cultural José Dilermando, e o Canal do Saia Velha. A Igreja do Rosário e o Centro Cultural são ainda patrimônios históricos de Luziânia, restaurados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

O território urbano da cidade de Luziânia, conforme o zoneamento do seu PD, está subdividido em sete zonas, que são: Zonas de Uso Misto (ZUM); Zonas de Desenvolvimento Urbano (ZDU); Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); Zonas de Interesse de Preservação História e Cultural (ZIHPC); Zonas de Interesse de

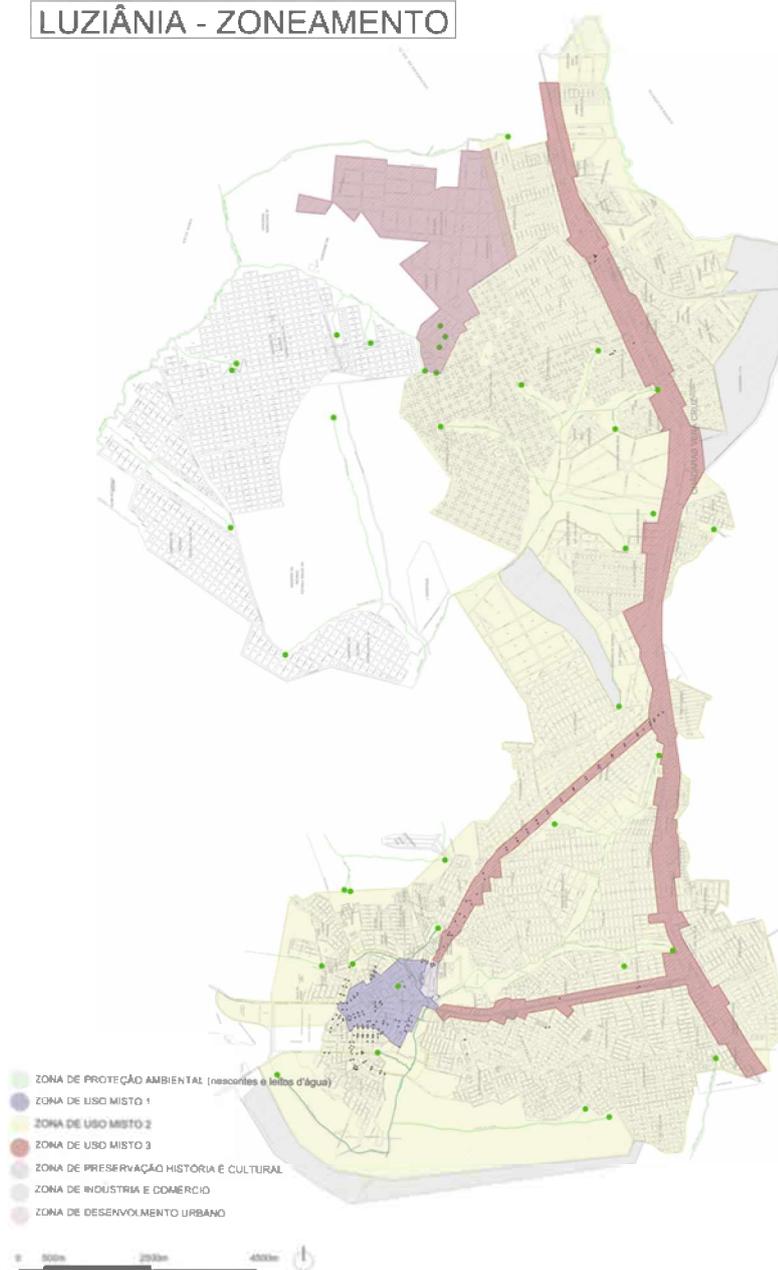
Paisagístico e Ambiental (ZEIPA); Zona de Proteção Ambiental (ZPA); Zona de Indústria e Comércio (ZIC); Zonas Especiais de Operações Urbanas (ZEOU); Zonas de Urbanização Especial; e Demais Zonas e Áreas Especiais.

Todas as zonas citadas constam no documento do PD, assim como suas diretrizes, porém nem todas estão localizadas no mapa do zoneamento fornecido pela PML. Isso porque o PD argumenta, de forma não muito esclarecedora e um tanto dúbio, que algumas áreas deverão ser criadas conforme a necessidade do município. As zonas que constam no zoneamento (Mapa 03 abaixo e Anexo 3 em tamanho ampliado) são descritas a seguir, e as que não possuem marcação colorida no mapa não se encontram dentro do perímetro urbano do município.

- 1) Zona de Uso Misto 1 (ZUM 1): Permitem todos os usos com exceção dos usos comerciais de grande porte ou institucionais de maior impacto no meio urbano ou sistema viário.
- 2) Zona de Uso Misto 2 (ZUM 2): Permite todos os usos vedados usos econômicos poluentes.
- 3) Zona de Uso Misto 3 (ZUM 3): Permite todos os usos, observados as disposições da Legislação Urbanística Básica (LUB) e as normas ambientais de Luziânia e suas Unidades de Conservação.
- 4) Zona de Interesse de Preservação Histórica e Cultural (ZIPHC): Admite-se usos mistos, sendo vedados os usos econômicos poluentes (mesma regra ZUM 2).
- 5) Zona de Indústria e Comércio (ZIC): Permite apenas uso comercial, industrial ou misto, vedado o uso residencial.
- 6) Zona de Desenvolvimento Urbano (ZDU): Permite todos os usos urbanos residenciais, comerciais e institucionais, com exceção de usos que gerem maior impacto no meio urbano e no sistema viário.
- 7) Zona de Proteção Ambiental (ZPA): Áreas não parceláveis ou não edificáveis.

Mapa 03 Zoneamento de Luziânia conforme seu PD atual.

LUZIÂNIA - ZONEAMENTO



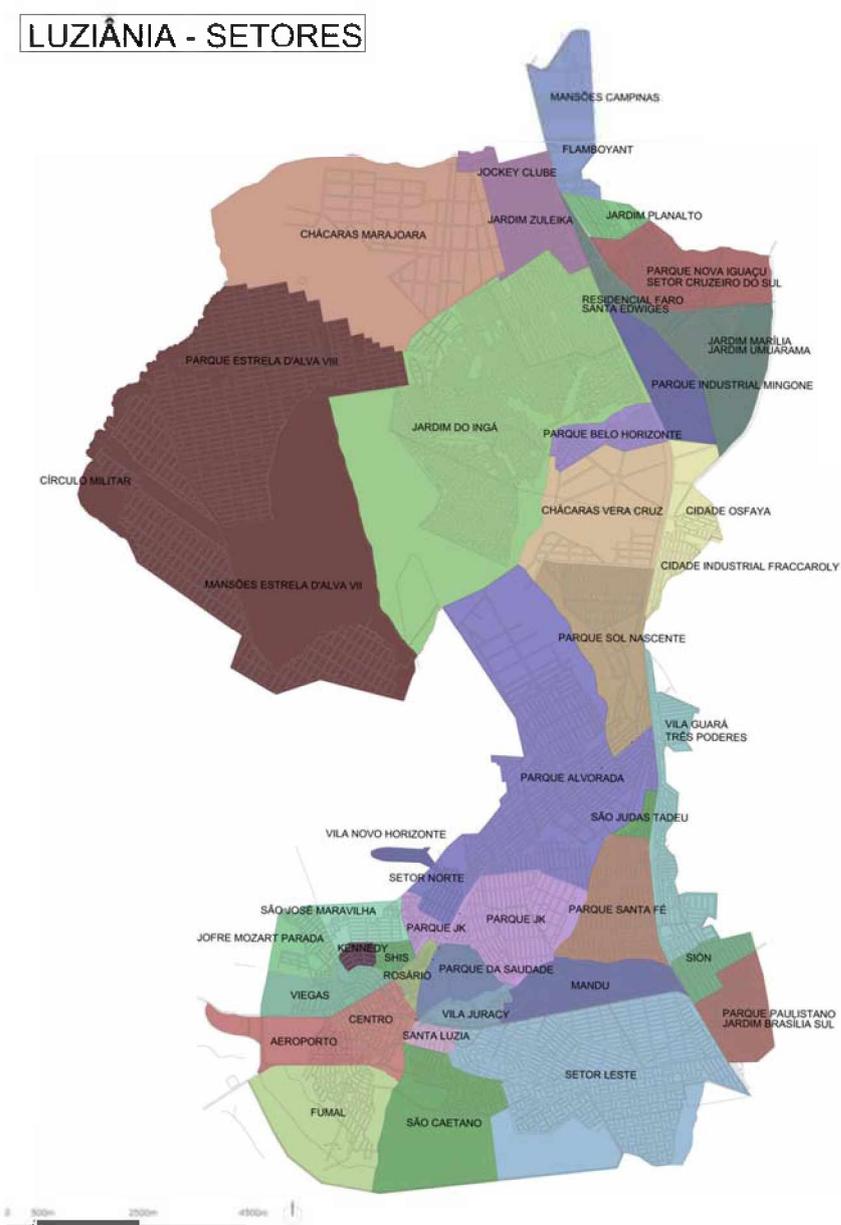
Fonte: SMDU, 2018. Adaptado pelo autor, 2018.

Cada zona possui seus respectivos parâmetros urbanísticos e diretrizes de ocupação, mas é possível observar que de uma maneira geral, a maioria do território urbano de Luziânia é composta por uma grande ZUM, que se relaciona ao sistema viário da cidade.

Isso posto, fica esclarecido que nesta pesquisa serão apresentadas as análises das zonas que aparecem no mapa de zoneamento e a correlação com os mapas de

uso da terra produzidos. É importante clarificar que a ZPA, por se tratar de área não edificável, não foi considerada área de análise em termos de ocupação urbana, por esta pesquisa. Outro parâmetro que também aparece nas análises está relacionado aos setores de Luziânia. Conforme mapa elaborado pelo autor desta pesquisa, baseado nas informações coletadas da empresa PRÓ-CITTÁ, a cidade conta com 45 setores, que funcionam como bairros, (Mapa 04 abaixo e Anexo 4 em tamanho ampliado), busca-se descobrir qual ou quais deles receberam mais alvarás de construção e qual foi a tipologia predominante.

Mapa 04: Setores de Luziânia.



Fonte: PRÓ-CITTÁ, 2004. Adaptado pelo autor, 2018.

Conforme o material coletado com a PML, desde sua aprovação em 2006, o PD sofreu apenas uma mudança em 2011, que definiu o distrito de Maniratuba, localizado a 95 quilômetros de Luziânia Sede, como ZDU, por meio da Lei nº 3.489/2011. Conforme inciso 3º do artigo nº 40 do EC (BRASIL, 2001), ficou estabelecido o período de dez anos para revisão do instrumento PD, após sua aprovação. Foi, então, realizada uma consulta pública, em abril de 2018, na ouvidoria do site da Prefeitura Municipal de Luziânia, conforme consta no apêndice nº 5, e nela foi informado que o PD aprovado em 2006 ainda se encontra em vigor. Se observada a data da promulgação da Lei, 03 de outubro de 2006, fica evidenciado que o PD deveria ter sido revisado, baseado no prazo de 10 anos de revisão estabelecido pelo Estatuto da Cidade. A pesquisa, então, possibilita com dados empíricos que podem auxiliar em futura revisão do PD, mais atenta para fatores determinantes, como seu ritmo de crescimento, sua ocupação e sua relação de troca com Brasília.

## Análise da inserção metropolitana de Luziânia



Disponível em: < <https://www.creditas.com.br/revista/analise-de-credito/>> acesso 30 mar. 2019. Capa capítulo 4:

## **Capítulo 4 – Análise da inserção metropolitana de Luziânia**

Este último capítulo tem como objetivo fazer a análise dos dados encontrados. É importante esclarecer como se estruturou o processo de análise da inserção metropolitana de Luziânia e sua relação do Plano Diretor por meio desta pesquisa, que foi dividida em três etapas, uma para cada variável de análise proposta na metodologia.

A análise se inicia pela observação do comportamento de crescimento da cidade baseado nos alvarás de construção, documentos emitidos pelo órgão público competente de uma cidade, que autorizam o início de uma obra particular ou pública de acordo com os parâmetros estabelecidos nas leis da cidade, tais como Planos Diretores, Códigos de Uso do Solo, Códigos de Obra, entre outros. É necessário que os projetos executivos da construção estejam de acordo com as normas de gabarito da região para que seja emitido o documento. Os alvarás simbolizam então as novas construções a serem erguidas e, nessa lógica, o crescimento urbano do uso da terra da cidade.

O órgão responsável pelo fornecimento dos alvarás de construção foi a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Luziânia (SMDU), localizada na sede da Prefeitura Municipal de Luziânia (PML). Aplicando o método da pesquisa, foram coletados, no total, 4.163 alvarás de construção, que foram localizados em seus respectivos endereços no mapa de Luziânia, diferenciados pelo uso e porte, em forma de círculos coloridos. A quantidade descrita se refere aos dez anos de recorte de pesquisa, no período entre 2007 e 2016.

A partir dos alvarás de construção, foram elaborados, durante a pesquisa, planilhas, gráficos e mapas de uso da terra. Esses alvarás foram considerados ponto de partida para a análise do crescimento urbano, uma vez que são autorizados pelo poder público do município e representam novas propriedades, que se fixarão por algum tempo naquele local da cidade.

A análise da primeira etapa foi separada por anos, com o objetivo de observar a evolução dos usos (residencial, comercial, misto, institucional e industrial) a cada ano de Luziânia, em quantidade e localização representadas nos gráficos e mapas de uso da terra produzidos por esta pesquisa. Em cada ano de análise, foram produzidos o mapa de uso da terra, o gráfico e as tabelas correspondentes. Cada mapa possui,

conforme a análise feita, demarcações em formato circular acrescidas de número identificador entre parênteses.

As outras duas variáveis, a distribuição de Impostos sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e os dados de mobilidade pendular, possuem processos de análise similares. Isso porque ambos tratam essencialmente de dados numéricos.

O ICMS é um imposto que recai sobre produtos e prestação de serviços mais comuns no dia a dia dos cidadãos brasileiros. Seguido por esta lógica, o imposto foi selecionado como uma variável que se atenta à movimentação econômica do município. Os números da distribuição foram fornecidos pela Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás (SEFAZ/GO).

A mobilidade pendular é o movimento que ocorre com moradores de uma cidade que se deslocam para outra cidade diariamente para a realização de suas tarefas diárias mais importantes, como atividades de trabalho ou estudo. Na lógica de observar a quantidade de deslocamentos diários, tornou-se indispensável a coleta dessa variável. Os dados referentes à mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia foram fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pela empresa Central Expresso (CT Expresso), atual prestadora do serviço de transporte urbano intermunicipal. Foi considerado, para esta pesquisa, apenas o trajeto que sai do Terminal Rodoviário de Luziânia com destino à Rodoviária do Plano Piloto de Brasília.

Tais variáveis, o ICMS e a mobilidade pendular, apresentam seus dados de distribuição e número de viagens em forma de gráficos de linhas, separados por anos e com a informação de cada mês. O processo de análise foi dividido em ciclos de 5 anos, a fim de possibilitar um olhar mais preciso para os dados. Também são apresentados dois importantes gráficos, para cada variável, que compilam as médias das variáveis, dentro do período pesquisado. É a partir das médias das quantidades fornecidas que será observado o comportamento da distribuição de impostos em Luziânia. e da mobilidade pendular entre Luziânia e Brasília.

Será apresentado um mapa que une os dez mapas de uso da terra produzidos, com o objetivo de visualizar o crescimento dos usos em Luziânia e sua correlação com a localização. Ao final das análises de cada variável, será apresentada a

conclusão, com três grandes gráficos. Os gráficos representam, em ordem, a quantidade de alvarás expedida em cada ano da pesquisa e a média da distribuição de ICMS e do número de viagens Brasília – Luziânia, consideradas as especificidades de cada análise informada no processo de metodologia. Então, é feito o contraste das três variáveis a fim de checar a hipótese proposta pela pesquisa. A ordem de análise das variáveis justifica-se pela ordem de disponibilidade dos dados a partir dos órgãos consultados. O objetivo do formato em A3 foi apresentar todos os dados simultaneamente, de forma concisa e objetiva, servindo de base para a análise final.

## Alvarás de construção: 2007

Ano de início do recorte de pesquisa. É o ano com menor emissão de alvarás, em um total de 81. Apesar da pouca quantidade de alvarás emitidos, pode-se perceber alguma homogeneidade entre os valores, que mesmo com baixa expressividade de crescimento, apresentam certo equilíbrio.

Quanto à localização, é notada uma maior quantidade de imóveis comerciais e institucionais mais próximos ao centro de Luziânia Sede (1) e adjacentes às avenidas principais Neylo Rolim e Sarah Kubistchek. Também são vistos alguns alvarás de estabelecimentos comerciais no Jardim Ingá (2), próximos à avenida principal Lucena Roriz. Não é possível perceber ainda uma predominância de alvarás em determinadas zonas, já que a localização ocorreu de maneira dispersa, mas é possível identificar uma discreta concentração predominante nos setores próximos ao centro de Luziânia Sede, e também no Jardim Ingá. Não houve emissão de alvarás industriais em 2007. O alvará de uso institucional de grande porte (3) foi expedido para a Igreja católica.

Quadro 01: Alvarás de construção em Luziânia em 2007.

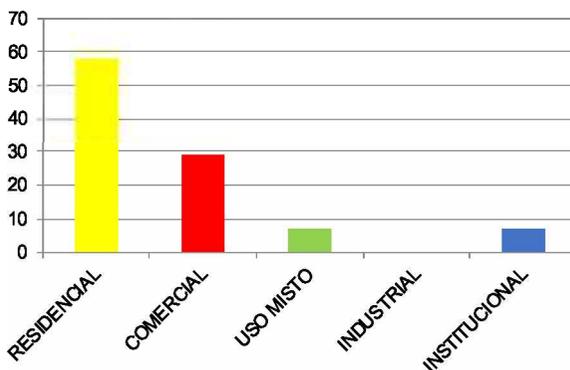
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2007					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	58	29	7	0	7
Total de alvarás	81				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2007					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	71%	35%	8%	0	8%
Total de alvarás	81 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 6: Alvarás de construção em Luziânia, 2007.

Legenda – Mapa e Gráfico

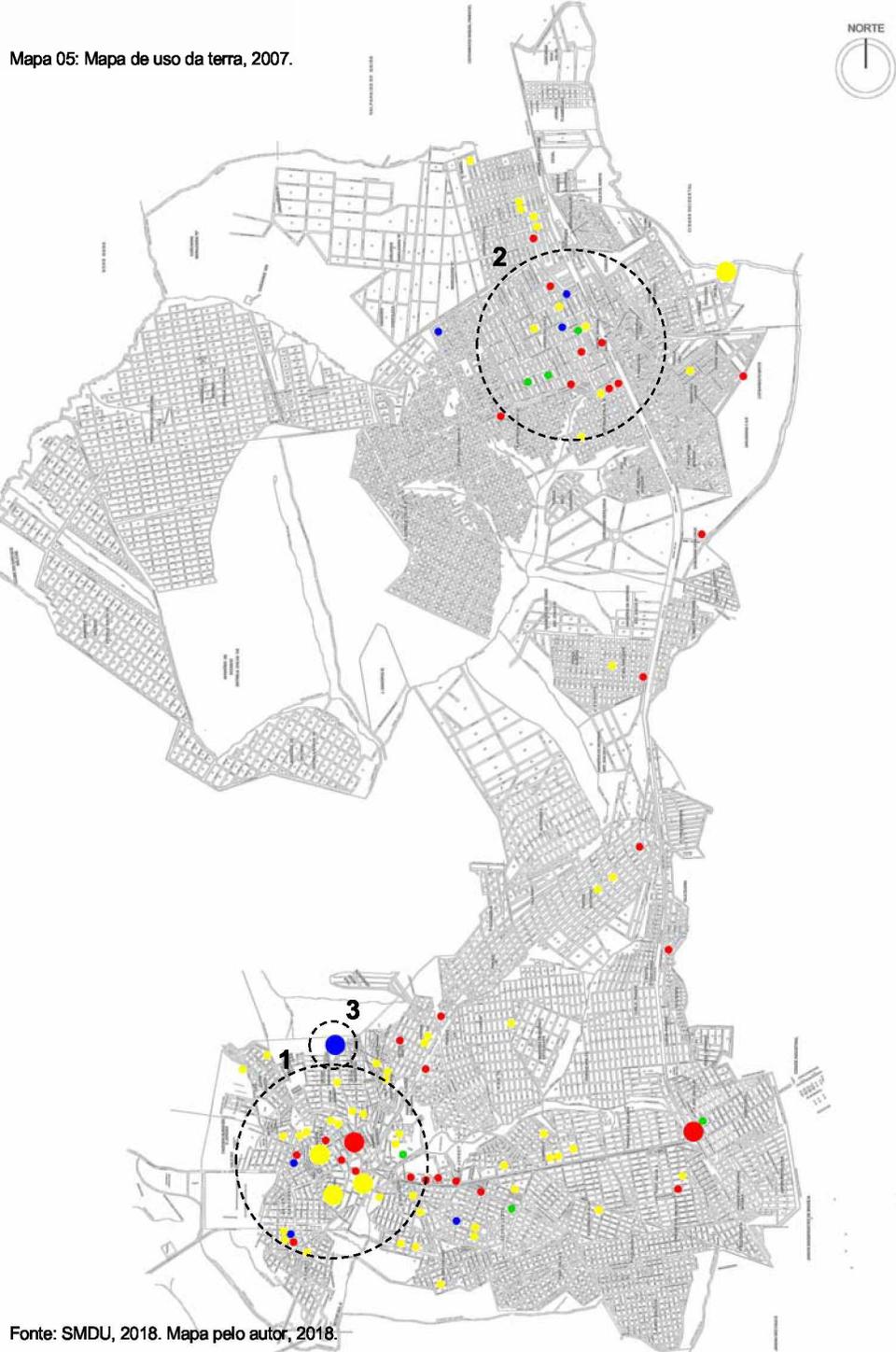
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 05: Mapa de uso da terra, 2007.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

## Alvarás de construção: 2008

Em 2008 foi possível perceber um leve aumento na quantidade de emissão de alvarás, principalmente no aumento de alvarás residenciais unifamiliares. Porém, verificou-se que três unidades de alvarás deste emitiram muitas unidades unifamiliares de uma só vez, como pode ser visualizado no mapa. Os três alvarás responsáveis por essa alta demanda localizam-se nos setores Jardim Zuleika (1) (72 unidades), Residencial Copaibas (2) (200 unidades) e Jardim Marília (3) (152 unidades), todos localizados na ZUM2. Os imóveis descritos nos alvarás mencionados correspondem a residências unifamiliares com características de habitação social.

A expedição de alvarás comerciais se concentrou novamente na parte central de Luziânia Sede (4), que contou também com um alvará de uso misto de grande porte, o Shopping de Luziânia, com 40 mil metros quadrados. A edificação possui duas torres de apartamentos, com 24 andares cada, portanto, de uso misto. Não houve destaque para o Jardim Ingá nesse ano.

Quadro 02: Alvarás de construção em Luziânia em 2008.

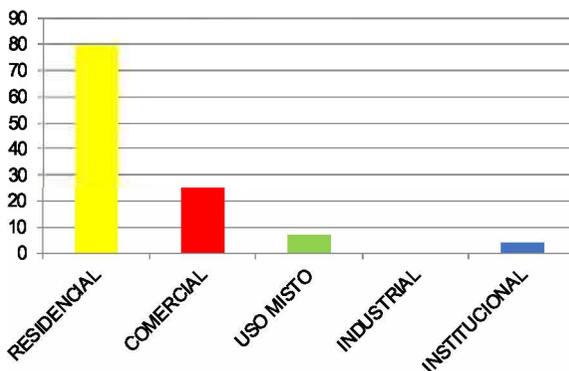
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2008					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	79	25	7	0	4
Total de alvarás	115				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2008					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	68%	21%	6%	0%	3%
Total de alvarás	115 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 7: Alvarás de construção em Luziânia, 2008.

Legenda – Mapa e tabela

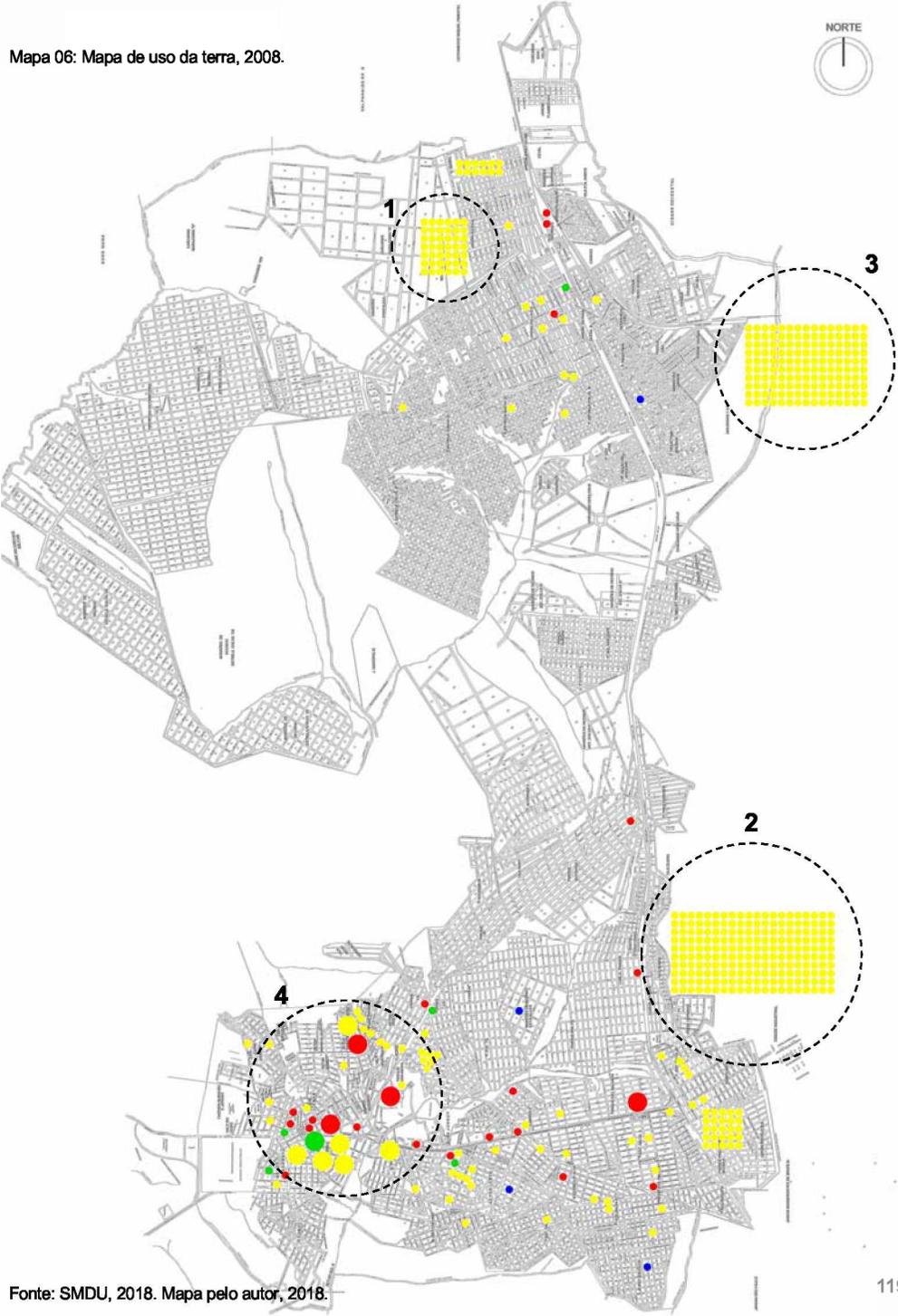
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 06: Mapa de uso da terra, 2008.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: 2009

Em 2009 houve um salto na emissão de alvarás residenciais unifamiliares. Enquanto 2008 contou com 79 alvarás, 2009 saltou para 209. A localização desses alvarás predominou nos setores Jardim Zuleika (1), Jardim Ingá (2), Chácara Vera Cruz (3), Parque Alvorada (4), Cidade Osfaya (5) e Jardim Sión (6), todos localizados na ZUM2. Apesar da quantidade média de alvarás comerciais manter-se igual aos anos anteriores, é possível perceber no mapa que sua localização ficou um pouco mais pulverizada nos setores próximos ao centro de Luziânia, comparada a anos anteriores.

Há destaque para três estabelecimentos comerciais de grande porte, dois na ZUM3 (7) e outro na ZUM2 (8). Foi vista a primeira emissão de alvará industrial, ao sul da cidade. O alvará institucional de grande porte expedido no ano consta como escolar, mas hoje no local se encontra instalado um templo religioso. Um fator externo importante a se considerar para o aumento dos alvarás residenciais nesse ano e nos seguintes, foi a criação do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), em 2009.

Quadro 03: Alvarás de construção em Luziânia em 2009.

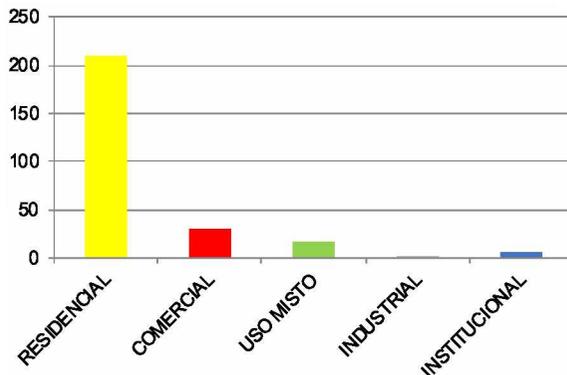
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2009					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	209	30	17	1	6
Total de alvarás	264				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2009					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	79%	11%	6%	0,7%	2%
Total de alvarás	264 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 8: Alvarás de construção em Luziânia, 2009.

Legenda – Mapa e tabela

- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte

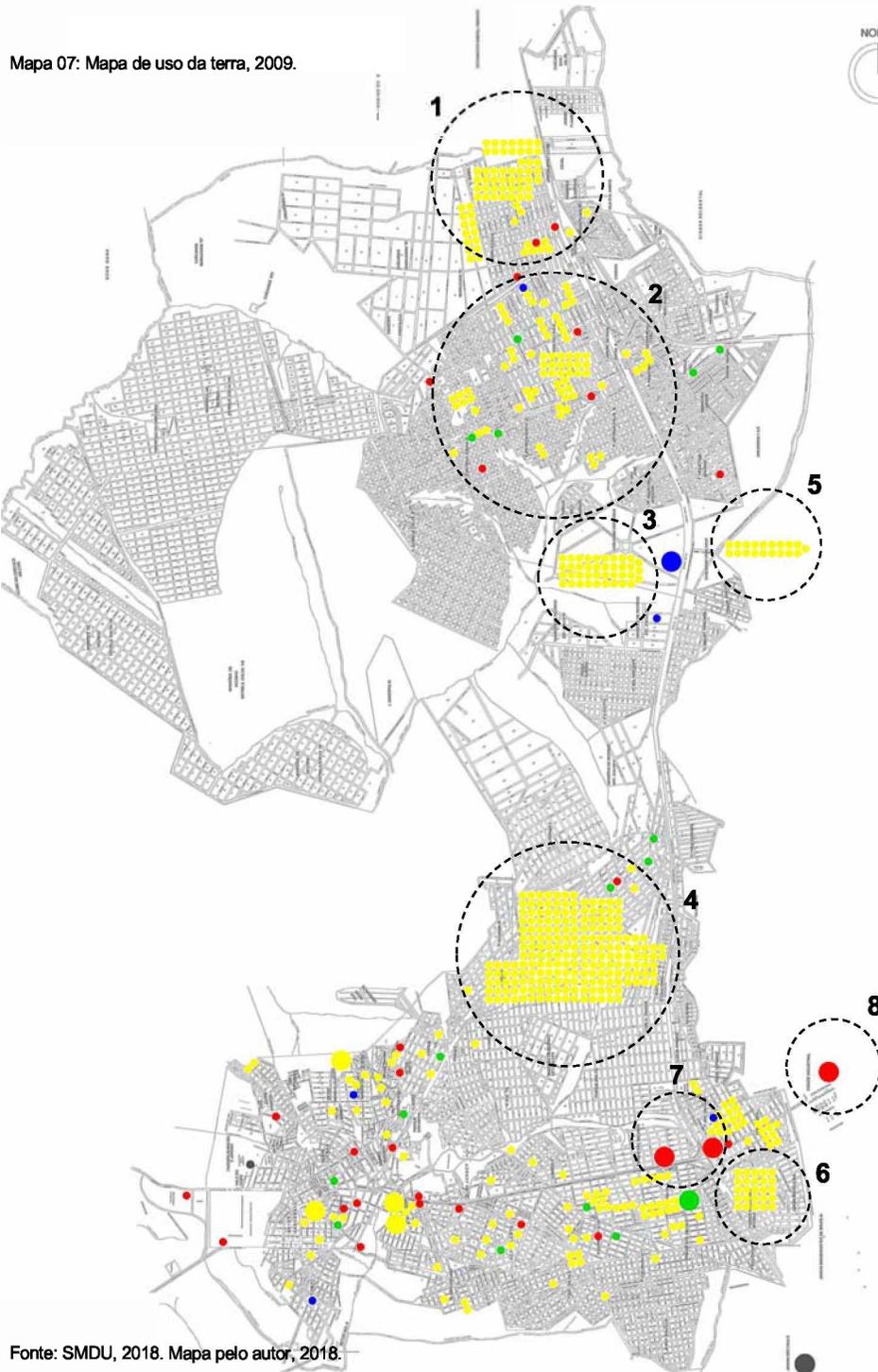


Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.



Mapa 07: Mapa de uso da terra, 2009.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: 2010

Em 2010, houve um disparo nas emissões de alvarás residenciais unifamiliares. O número mais que triplicou em relação a 2009 (de 209 para 646) e localizam-se principalmente na ZUM2, nos setores do Jardim Ingá (1), Jardim Zuleika (2) e Mansões Campinas (3). Ainda na escala residencial, setores como Parque Sol Nascente (4) e Sión (5) também receberam habitações unifamiliares de interesse social, no estilo de casas repetidas em larga escala.

O número de alvarás comerciais ficou dentro da média dos anos anteriores e localizados novamente mais próximo ao setor central de Luziânia Sede (6), com maior predominância da ZUM3, adjacentes às principais avenidas Sarah Kubistchek e Neylo Rolim. Porém, o número de alvarás comerciais quase passa despercebido se comparado à escala residencial e no mapa fica visível a discrepância entre as cores. Houve a emissão de um alvará de grande porte institucional na ZUM3, no setor Vera Cruz, adjacente à BR 040, relacionado a atividades educacionais sem fins lucrativos.

Quadro 04: Alvarás de construção em Luziânia em 2010.

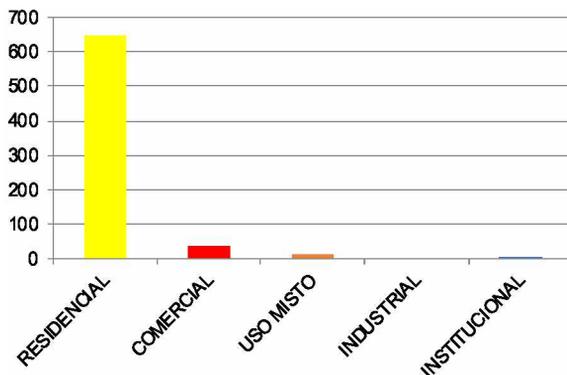
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2010					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	646	37	12	0	5
Total de alvarás	700				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2010					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	92%	5%	1%	0	0,70%
Total de alvarás	100 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 9: Alvarás de construção em Luziânia, 2010.

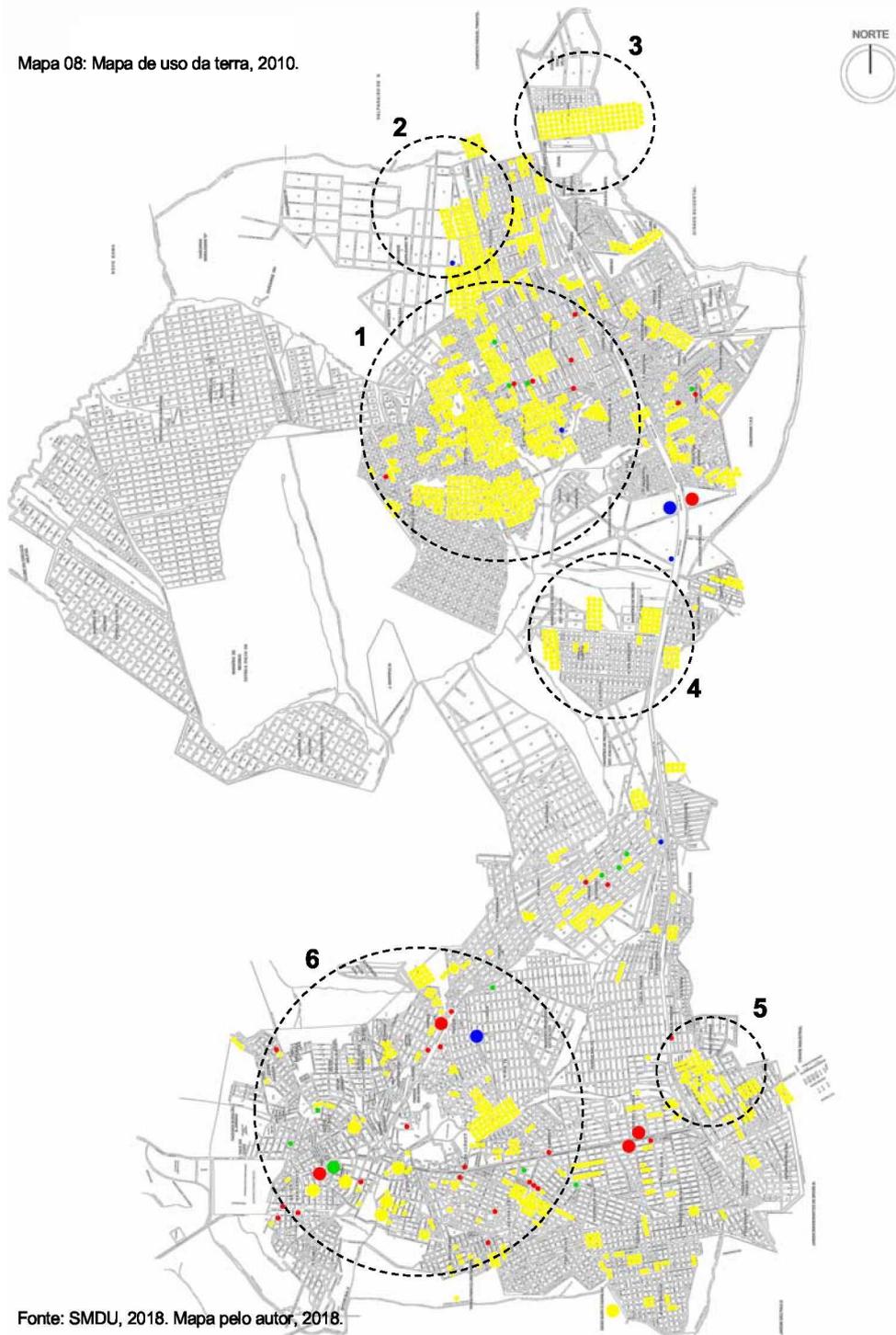
Legenda – Mapa e tabela

- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.  
Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 08: Mapa de uso da terra, 2010.



### Alvarás de construção: 2011

Em 2011, praticamente foi mantida a mesma média quantitativa de 2010, com predominância de alvarás residenciais unifamiliares. Mas foi possível observar um leve decréscimo de projetos nos setores Parque Estrela D'Alva IX (1), X (2) e no Jardim Ingá (3), todos na ZUM2, onde possíveis concentrações de bolinhas amarelas próximas podem significar situação de condomínio. Destaca-se a criação do condomínio Terra Park Club Residence (4), ao sul, de padrão classe média alta, mas também, condomínios de habitação social, localizados no Jardim Jockey Club (5), Cidade Osfaya (6), Parque Estrela D'alva V (7), Jardim Bandeirantes (8) e Mansões de Recreio Estrela D'Alva VIII (9), que fica fora do perímetro urbano de Luziânia. Os alvarás comerciais também foram localizados de forma dispersa, mas seguem próximos ao centro de Luziânia Sede, na ZUM2. Não houve emissão de uso industrial e o único alvará de uso misto de grande porte se localizou no centro de Luziânia Sede.

Quadro 05: Alvarás de construção em Luziânia em 2011.

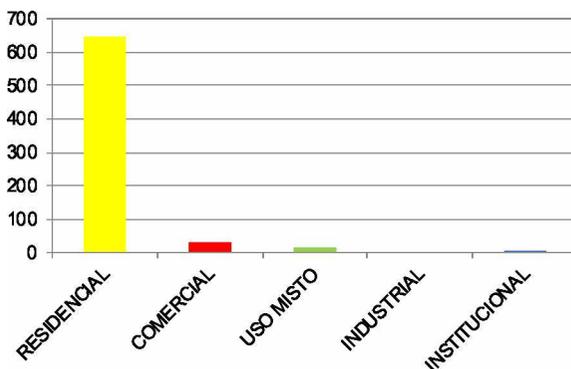
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2011					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	645	30	15	0	2
Total de alvarás	692				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2011					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	93%	4%	2%	0	0,20%
Total de alvarás	692 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 10: Alvarás de construção em Luziânia, 2011.

Legenda – Mapa e tabela

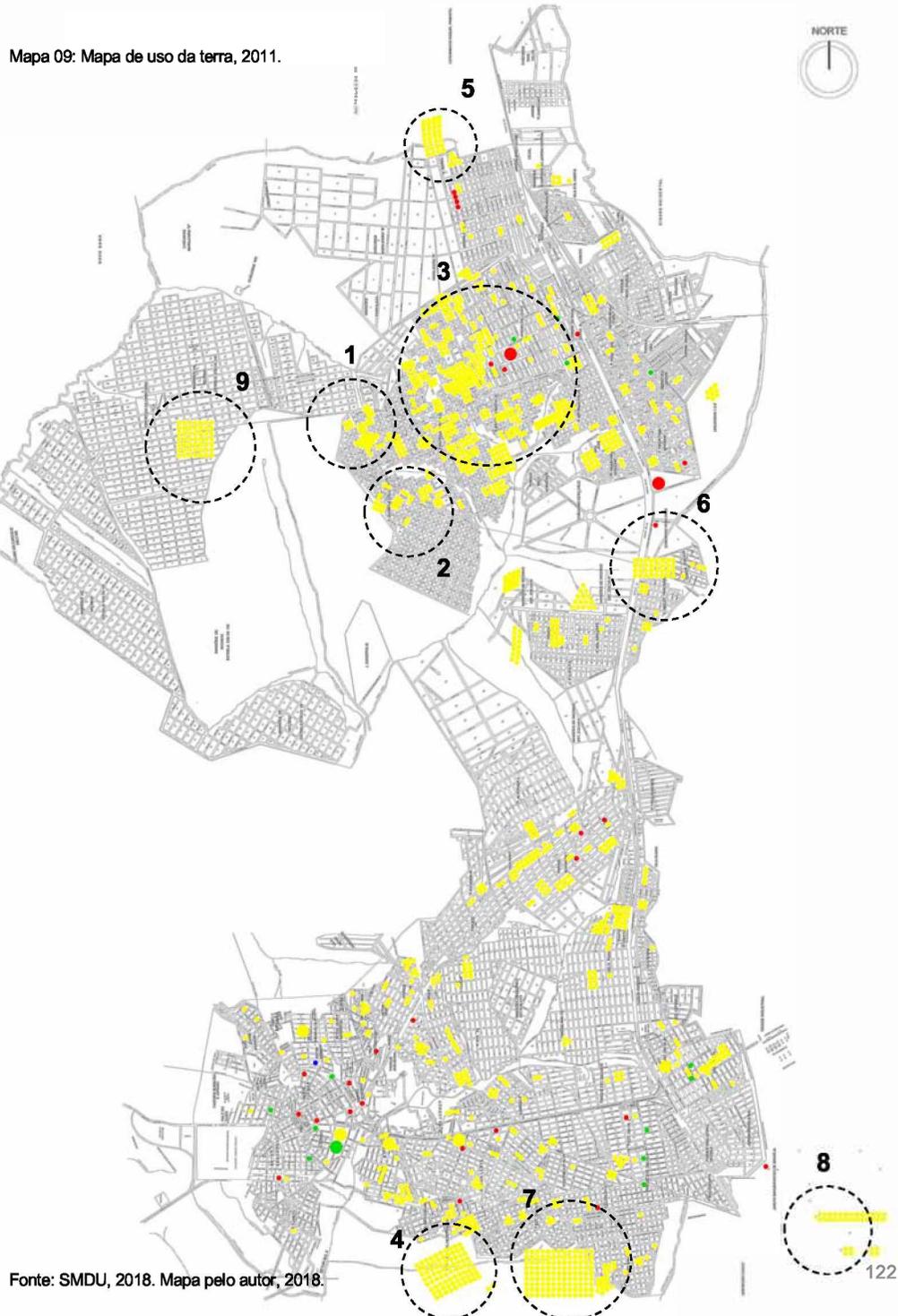
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 09: Mapa de uso da terra, 2011.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

## Alvarás de construção: 2012

Em 2012, pode-se observar um leve decréscimo quantitativo geral de alvarás, ocasionado pela queda de alvarás residenciais, mesmo se mantendo alto. Há um crescimento comercial na Av. Neylo Rolim (1) (ZUM3), próxima ao centro, incluindo comércios de grande porte, o que reforça a centralidade da cidade de Luziânia Sede. Também se destacou um crescimento de uso comercial no Jardim Ingá próximos à Av. Lucena Roriz (2), constituindo uma subcentralidade. Em 2012, dois estabelecimentos comerciais de grande porte foram aprovados adjacentes à BR-040 (ZUM3), apontando uma tendência para consolidação de usos mais intensos, tornando-se mais que uma rodovia de passagem. Destaca-se também a aprovação concentrada de projetos no Jardim Bandeirante (3), sudeste da cidade (ZUM3), iniciado em 2011 e agora reforçado com características de loteamento de habitação popular, em forma de apêndice da malha urbana não planejada e claramente não integrada. Os poucos usos institucionais aprovados se tratam de instituições religiosas e apenas um uso industrial.

Quadro 06: Alvarás de construção em Luziânia em 2012.

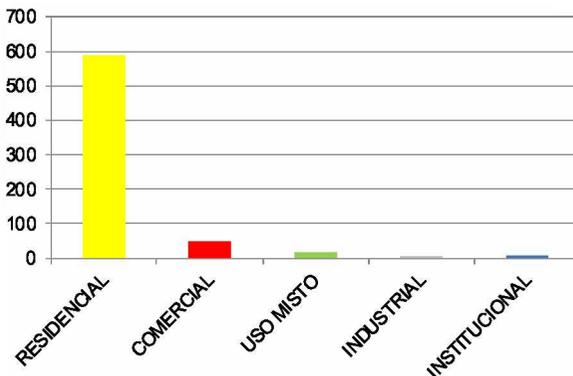
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2012					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	588	49	18	1	6
Total de alvarás	632 (100%)				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2012					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	88%	7%	2%	0,10%	0,90%
Total de alvarás	632 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 11: Alvarás de construção em Luziânia, 2012.

Legenda – Mapa e tabela

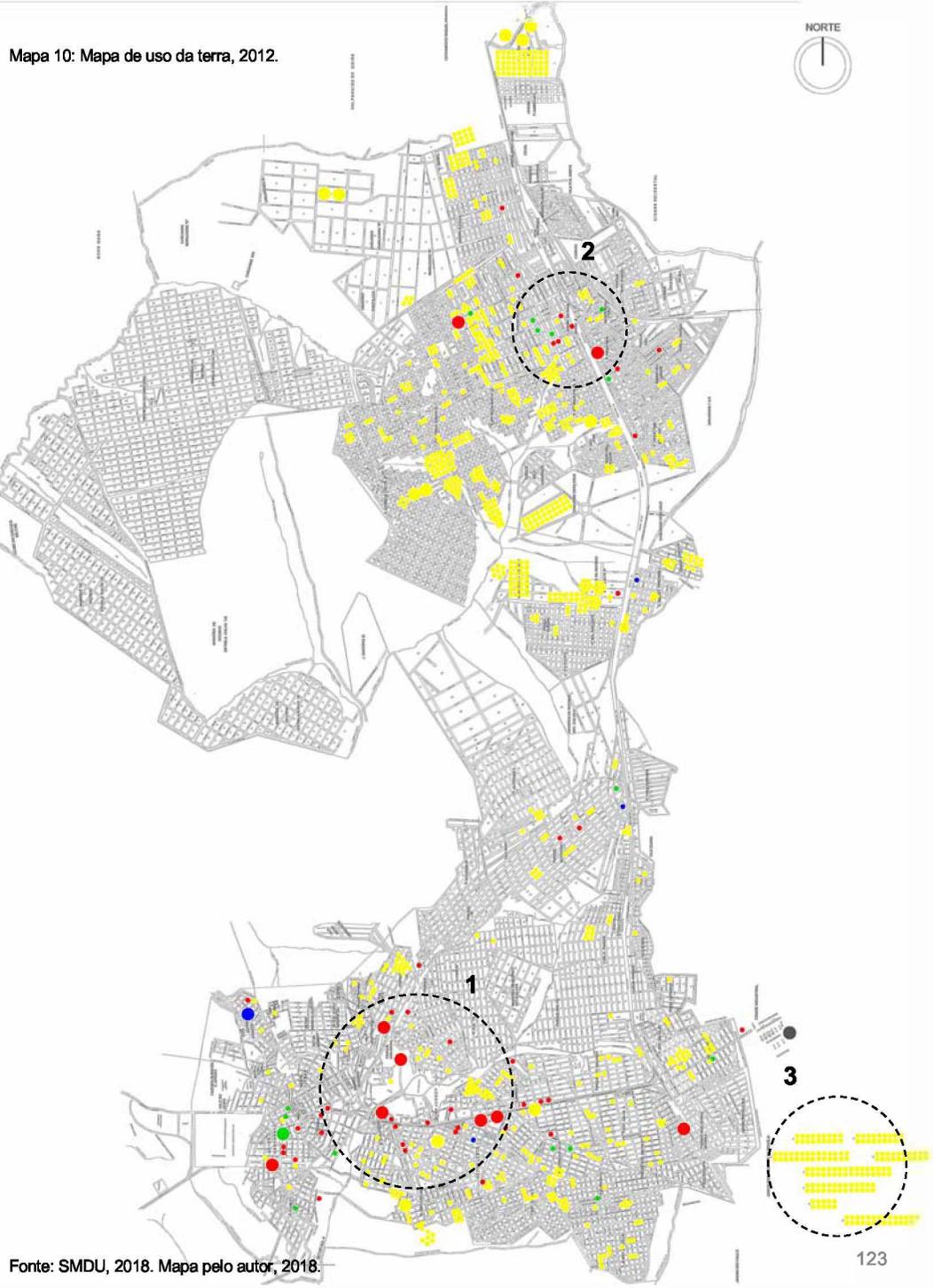
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 10: Mapa de uso da terra, 2012.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: 2013

Neste ano houve uma substancial queda dos alvarás residenciais. Destaca-se o número de projetos residenciais na forma de condomínios sob pequenos lotes de baixa renda nas Chácaras Marajoara A (1) e Vila Isabel (2), ao norte (ZUM2), e com menor destaque, Cidade Osfaya (3), mas todas desintegradas da malha urbana. Houve crescimento do uso comercial no Jardim Ingá, próximo à Av. Lucena Roriz. Cabe destacar também que a aprovação de projetos comerciais de grande porte adjacentes à BR-040, onde três alvarás se concentram no Parque Estrela D'Alva IX (4), setor vizinho do Jardim Ingá. Esses empreendimentos reforçam uma subcentralidade no Jardim Ingá, devido à proximidade da Av. Lucena Roriz, constituindo uma avenida tão importante quanto as principais de Luziânia Sede. Chama atenção o Parque Alvorada (5) (ZUM2 e 3), com acesso pela Av. Sara Kubitschek, que teve um crescimento em 2010 e 2011 razoavelmente homogêneo. Ele ficou estagnado no ano de 2012 e retomou em 2013. Esse crescimento reforça a importância econômica da Av. Sara Kubi.

Quadro 07 Alvarás de construção em Luziânia em 2013.

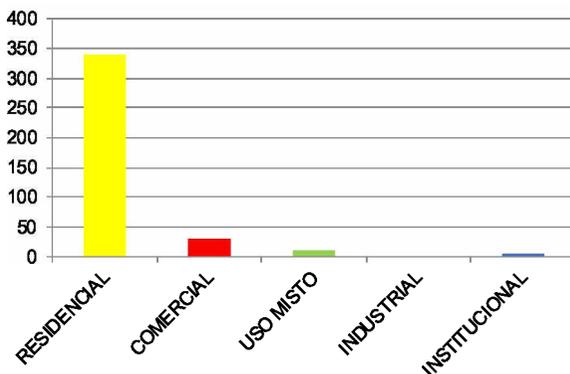
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2013					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	339	30	10	0	5
Total de alvarás	384 (100%)				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2013					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	88%	7%	2%	0	1%
Total de alvarás	384 (100%)				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 12: Alvarás de construção em Luziânia, 2013.

Legenda – Mapa e tabela

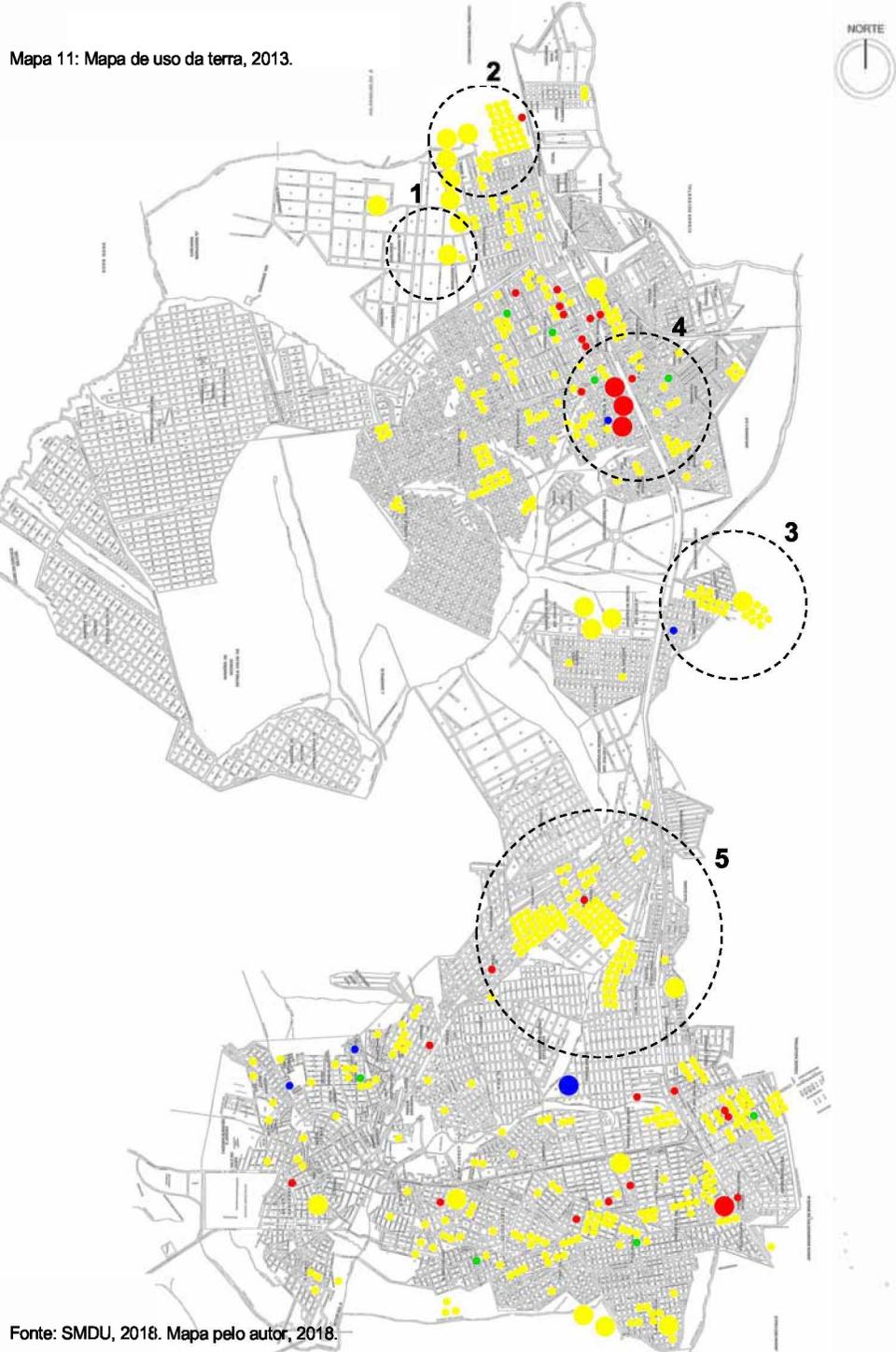
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 11: Mapa de uso da terra, 2013.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: 2014

Em 2014, o número de alvarás residenciais voltou a subir consideravelmente e, no mapa, percebe-se predominância sobre o Jardim Ingá (1), Parque Alvorada (2) e Jardim Flamboyant (3) (ZUM3). No Jardim Flamboyant foi verificado condomínio fechado de habitação social multifamiliar, em pequenos edifícios de quatro andares. Também notou-se novos projetos em condomínio de classe média, como Terra Park Club Residence (4) (ZUM2), próximo ao centro, mas desconectado. Os alvarás comerciais concentraram-se na ZUM3, próximos às avenidas principais (5). A cidade recebeu um novo projeto industrial, localizado (6) na parte mais afastada a leste da cidade, fora da poligonal, e um alvará de uso misto de grande porte foi observado nas chácaras Vera Cruz (7) (ZUM2), se tratando de atividade industrial e comercial. Novamente, a ZUM2, que abrange a maior parte da cidade, recebeu novos projetos essencialmente residenciais, sobretudo em forma de habitações de classe sociais mais baixas, repetidas em larga escala.

Quadro 08: Alvarás de construção em Luziânia em 2014.

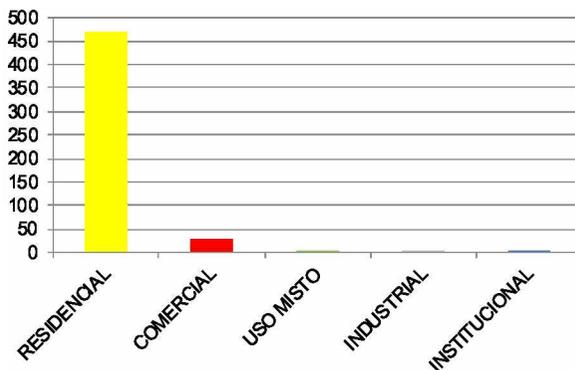
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2014					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Quantidade	470	28	3	1	2
Total de alvarás	504				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2014					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Quantidade	93%	0,55%	0,005%	0,001%	0,003%
Total de alvarás	100%				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 13: Alvarás de construção em Luziânia, 2014.

Legenda – Mapa e tabela

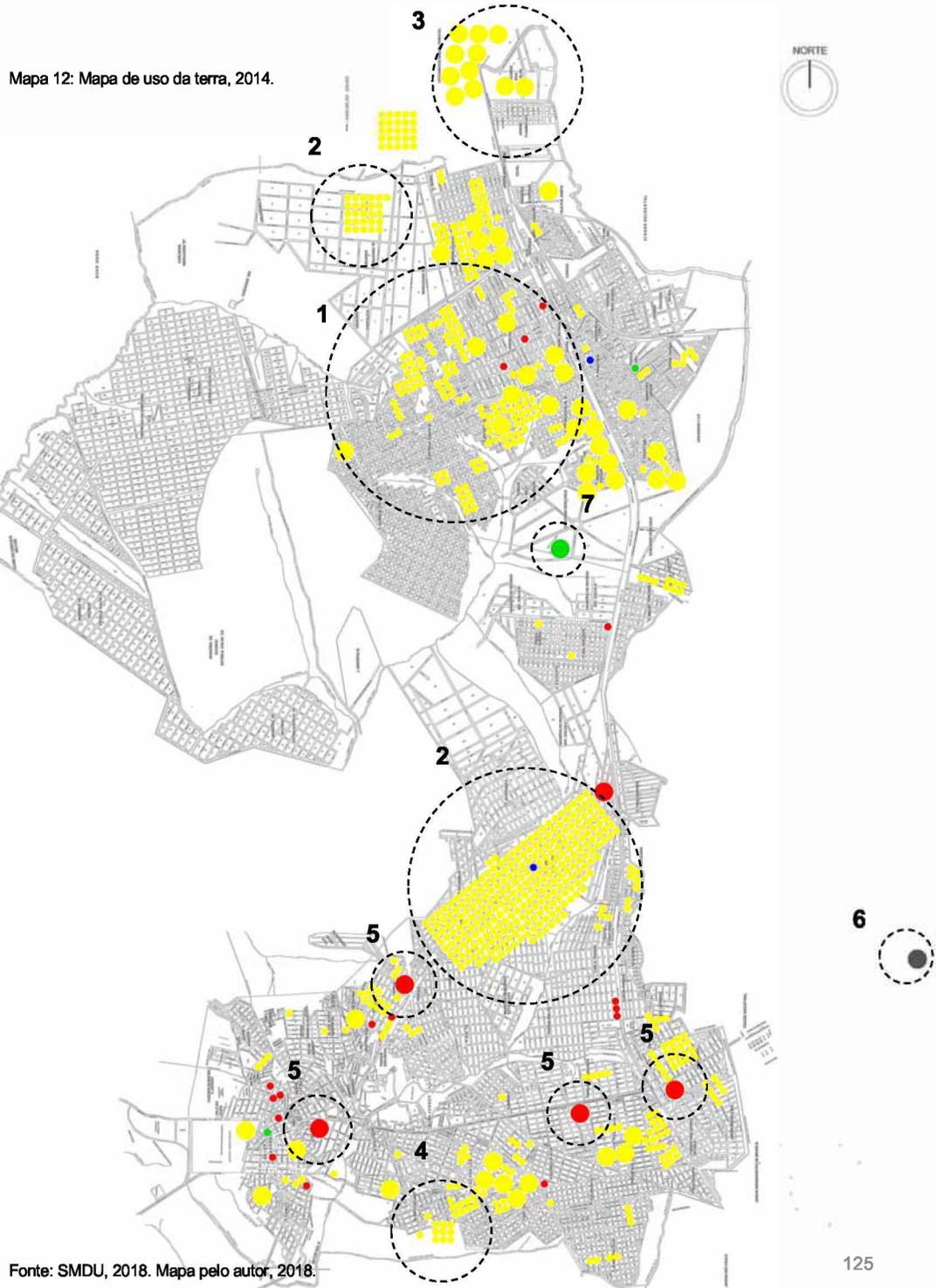
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 12: Mapa de uso da terra, 2014.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: 2015

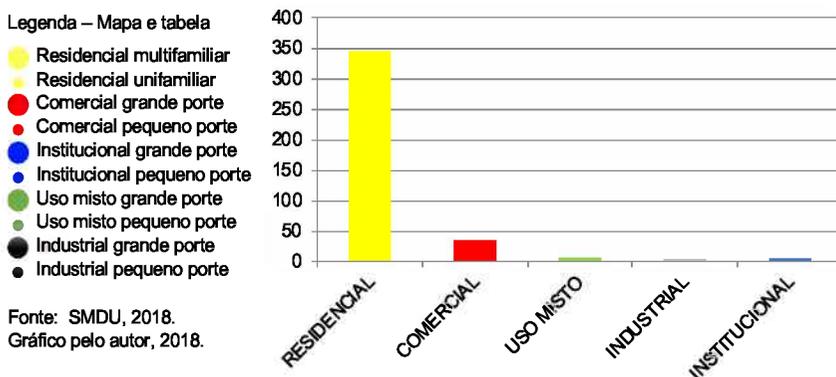
Em 2015, a emissão de alvarás residenciais voltou a cair, com queda de aproximadamente 130 unidades, novamente por conta da diminuição de alvarás residenciais. Contudo, os setores Jardim Ingá (1) e Jardim Zuleika (2) continuaram repetindo um padrão de crescimento baseado em casas unifamiliares, representando baixo desenvolvimento do setor. Foram emitidos 34 alvarás comerciais no total, distribuídos de forma pulverizada por toda a cidade, sendo que a BR 040 recebeu dois estabelecimentos comerciais de grande porte (3) (ZUM3), reforçando o protagonismo de atividades dessa rodovia. É curioso destacar a presença de 14 alvarás comerciais de pequeno porte no Setor Leste (4) (ZUM2), que foram localizados em endereços vizinhos, tratando-se de pequenos conjuntos comerciais com pequenos edifícios multifamiliares próximos. A ZUM2 mais uma vez foi palco do aumento geral de habitações unifamiliares. Houve um único alvará industrial (5) que localizou-se, à leste, fora da poligonal e relativamente próximo ao alvará industrial emitido em 2014.

Quadro 09: Alvarás de construção em Luziânia em 2015.

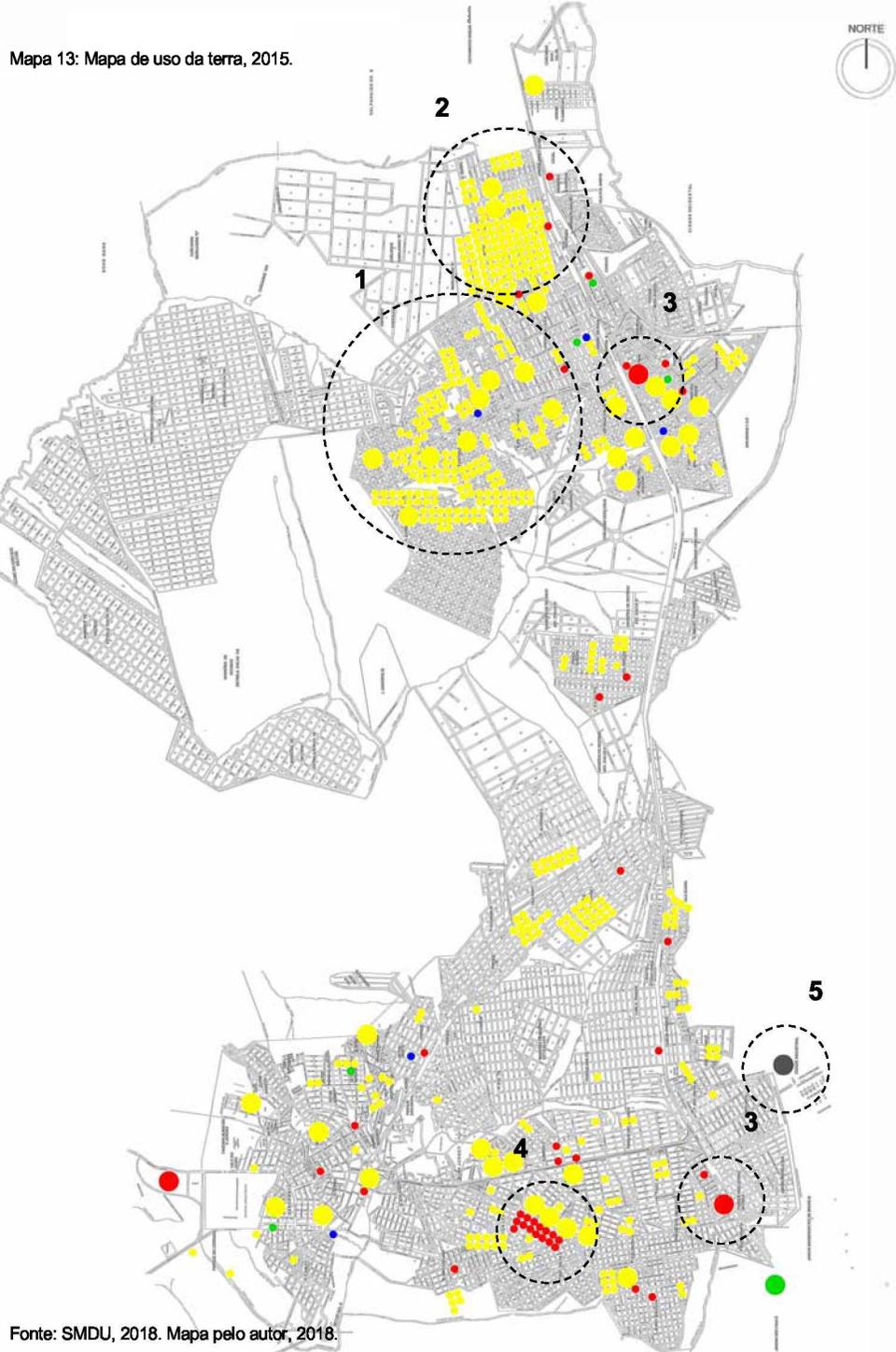
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2015					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Quantidade	344	34	6	1	5
Total de alvarás	380				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2015					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	90%	0,89%	0,15%	0,02%	0,13%
Total de alvarás	380				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 14: Alvarás de construção em Luziânia, 2015.



Mapa 13: Mapa de uso da terra, 2015.



Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

## Alvarás de construção: 2016

O último ano do recorte de pesquisa basicamente repetiu o ciclo dos anos anteriores, mesmo com queda geral no número de alvarás, mas ainda com domínio expressivo dos alvarás residenciais. O Parque Alvorada (1), em Luziânia Sede, e o Jardim Ingá (2) (ambos ZUM2), receberam novamente alta demanda de habitações unifamiliares de interesse social, acompanhados do Jardim Zuleika (3) (ZUM2). Foi o ano com menor número de alvarás comerciais expedidos em toda a pesquisa, e é possível visualizar no mapa essa redução. Houve projeto de cinco estabelecimentos comerciais de grande porte, distribuídos de forma dispersa na cidade, com dois (4) adjacentes à BR 040 (ZUM3). No ano, houve um novo alvará industrial, localizado fora da poligonal à porção leste da cidade, próximo à Rodovia BR 040. O único uso institucional de grande porte foi expedido para o Ministério Público do Estado de Goiás (5) em Luziânia Sede, próximo à Av. Sara Kubistchek (ZUM3).

Quadro 10: Alvarás de construção em Luziânia em 2016.

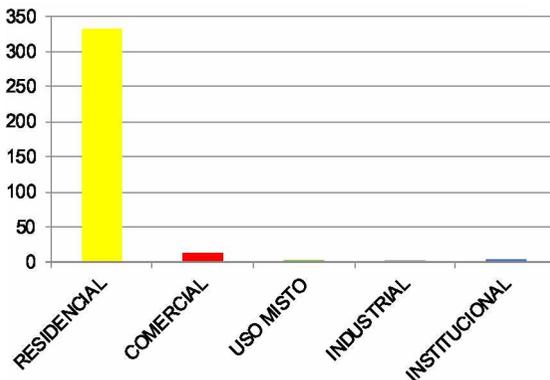
ESTATÍSTICA GERAL - ANO 2016					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Quantidade	333	13	1	1	4
Total de alvarás	352				
PORCENTAGEM GERAL - ANO 2016					
ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	94%	0,03%	0,02%	0,02%	0,08%
Total de alvarás	100%				

Fonte: SMDU, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 15: Alvarás de construção em Luziânia, 2016.

Legenda – Mapa e tabela

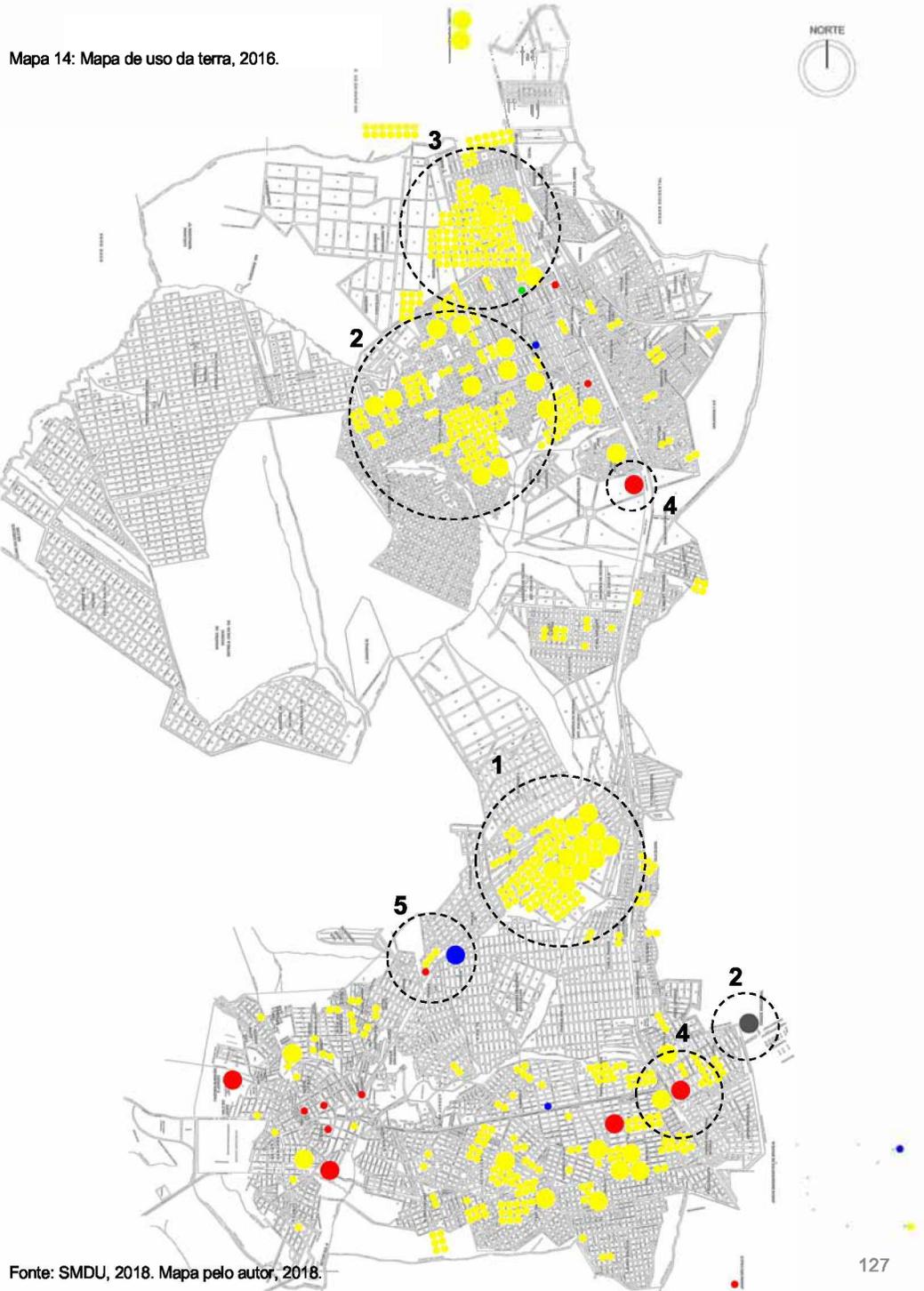
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte



Fonte: SMDU, 2018.

Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 14: Mapa de uso da terra, 2016.



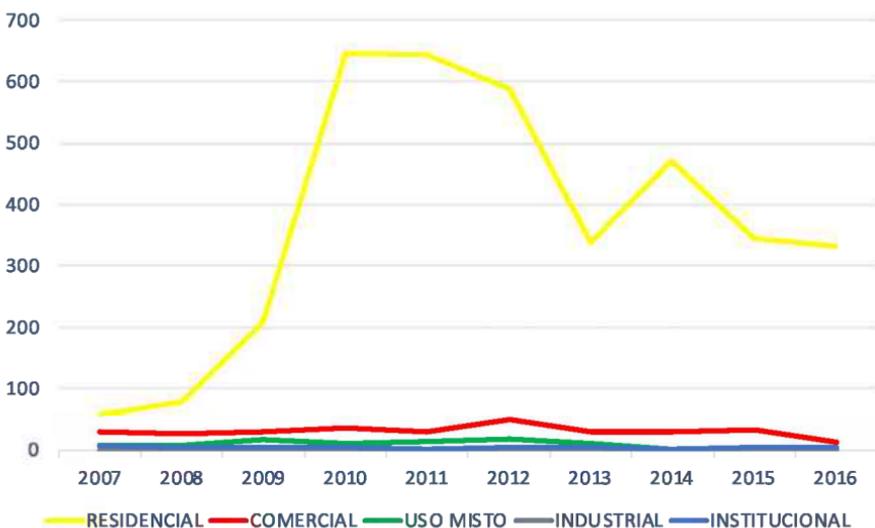
Fonte: SMDU, 2018. Mapa pelo autor, 2018.

### Alvarás de construção: análise sintética

Pode-se perceber, ao longo da análise, que a cidade de Luziânia assistiu um disparo do crescimento de habitações, sobretudo unifamiliares e repetidas em larga escala. Apesar da quantidade de alvarás residenciais variar conforme os anos (Gráfico 16), o mapa compilado dos dez anos com todos os alvarás emitidos (Figura 32) mostra que a cidade manteve ritmo de crescimento essencialmente residencial, com destaque para setores como Jardim Ingá e Parque Alvorada (ZUM2). Cabe destacar a formação dos condomínios na cidade em áreas periurbanas, desconectadas e desintegradas da malha urbana e da infraestrutura existente, que independem de classe social.

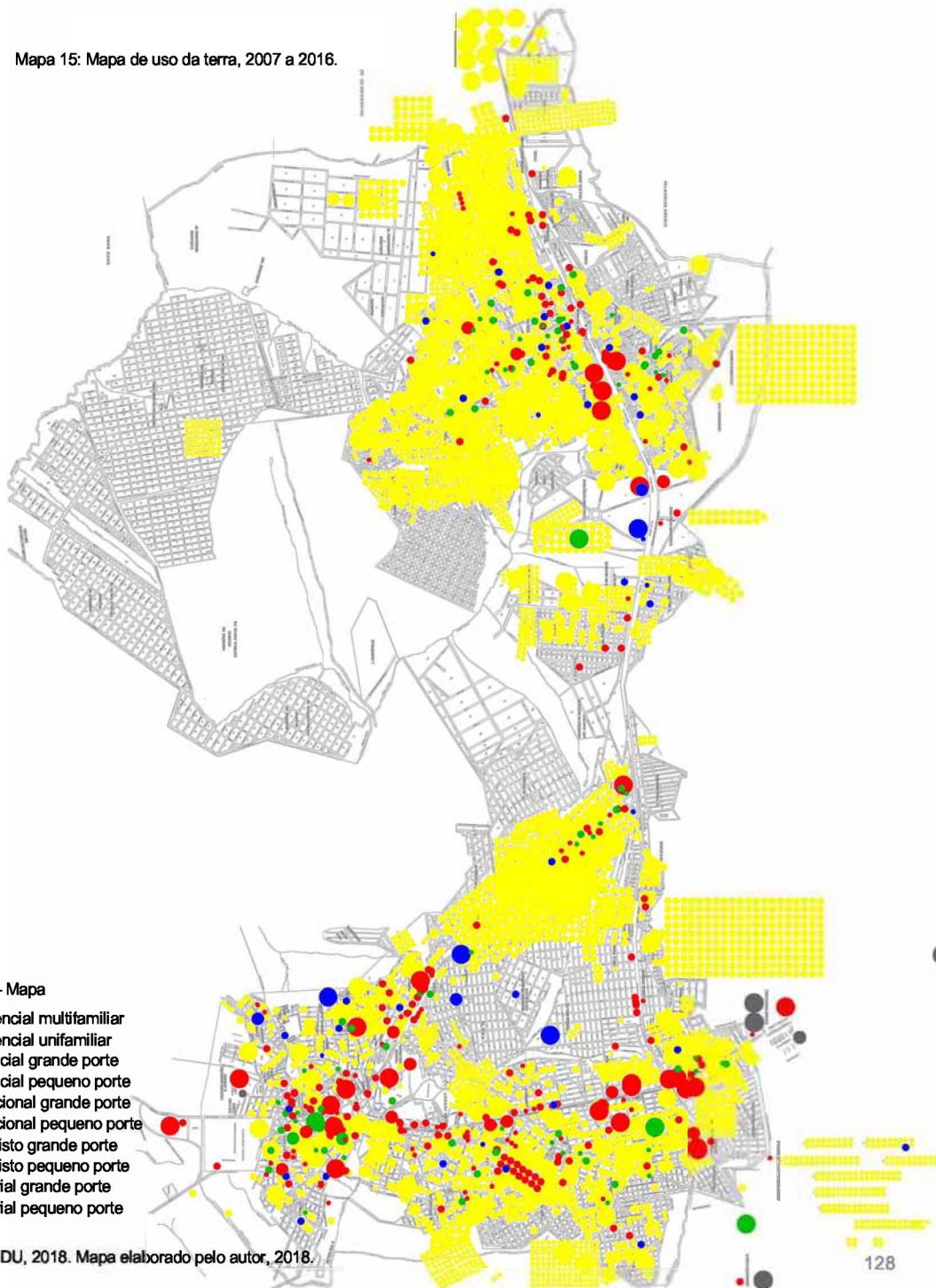
O volume de alvarás comerciais se manteve constante, registrando um leve aumento em 2012 e uma queda em 2016. A localização se concentrou no centro de Luziânia Sede (ZUM1) e nas adjacências das principais avenidas Neylo Rolim, Sara Kubistchek, BR 040 e Lucena Roriz (ZUM3). A última avenida mencionada mostrou protagonismo em sua área de inserção, indicando uma tendência ou uma existente subcentralidade em Luziânia. Os demais usos permaneceram em suas taxas médias, com localização dispersa no território urbano, mas quase sempre próximos ao centro de Luziânia Sede ou às avenidas principais.

Gráfico 16: Quantidade de alvarás de construção emitidos entre 2007 a 2016



Fonte: SMDU, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

Mapa 15: Mapa de uso da terra, 2007 a 2016.



Legenda – Mapa

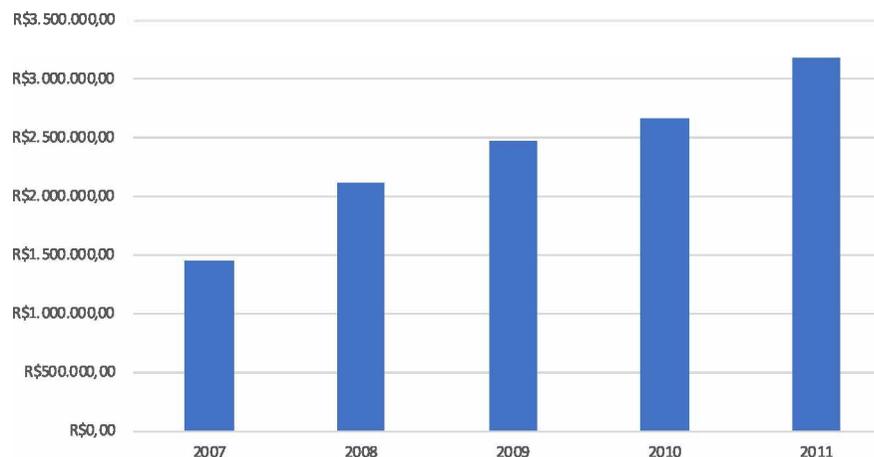
- Residencial multifamiliar
- Residencial unifamiliar
- Comercial grande porte
- Comercial pequeno porte
- Institucional grande porte
- Institucional pequeno porte
- Uso misto grande porte
- Uso misto pequeno porte
- Industrial grande porte
- Industrial pequeno porte

Fonte: SMDU, 2018. Mapa elaborado pelo autor, 2018.

## ICMS: apresentação de dados (2007 – 2011)

A distribuição média do ICMS em Luziânia durante os primeiros cinco do intervalo de pesquisa, se analisados individualmente (Gráficos 18, 19, 20, 21 e 22), mostram um comportamento dos valores bastante oscilante e visível em anos como 2007 e 2009. Os outros anos mostraram um índice com maior equilíbrio e tendência crescente, principalmente 2008, mas todos os anos fecharam com saldo positivo em relação ao valor distribuído no início do respectivo ano. Foram feitas as médias dos valores distribuídos (Quadro 11) que, conforme o Gráfico 17, mostra que o imposto teve desempenho crescente nos cinco primeiros anos, chegando a mais que dobrar seus valores, se comparado 2007 a 2011,

Gráfico 17: Média de distribuição do ICMS em Luziânia 2007 – 2011.



Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

Quadro 11: Média de distribuição do ICMS em Luziânia (valores) 2007 a 2011.

Anos	Média distribuição de ICMS
2007	R\$ 1.456.701,66
2008	R\$ 2.124.588,90
2009	R\$ 2.466.837,44
2010	R\$ 2.671.976,61
2011	R\$ 3.185.439,81

Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 18: Distribuição ICMS em Luziânia - 2007

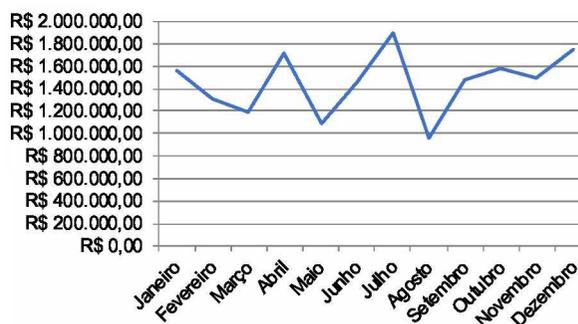


Gráfico 19: Distribuição ICMS em Luziânia - 2008

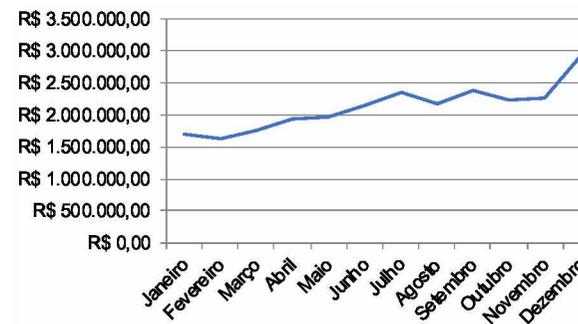


Gráfico 20: Distribuição ICMS em Luziânia - 2010

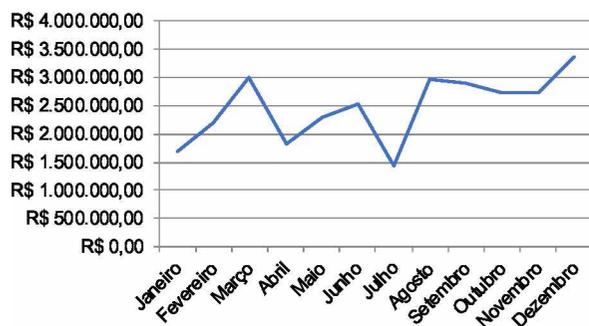


Gráfico 21: Distribuição ICMS em Luziânia - 2011

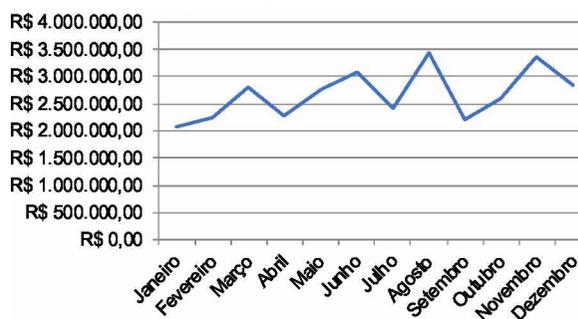
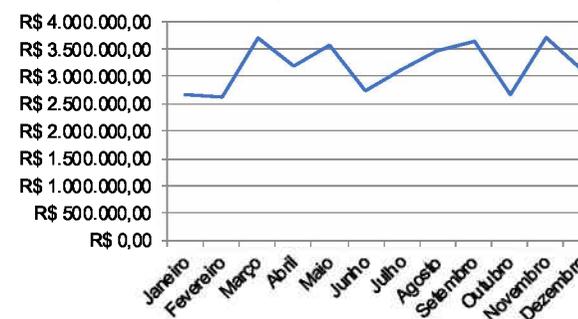


Gráfico 22: Distribuição ICMS em Luziânia - 2008

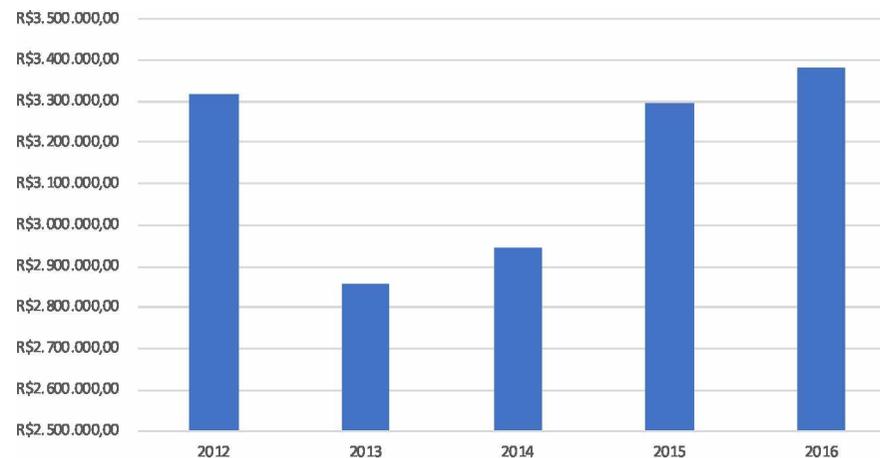


Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Os gráficos pelo autor, 2018.

## ICMS: apresentação de dados (2012 – 2016)

Enquanto o ciclo dos primeiros cinco anos do intervalo de pesquisa (2007-2011) demonstraram um ritmo apenas crescente do ICMS em Luziânia, os cinco últimos (2012-2016) apresentaram um momento de queda significativa em 2013 (Gráfico 23). A arrecadação média de 2013 trouxe números bem mais baixos do que o fechamento de 2012, fazendo com que sua arrecadação média caísse na casa do meio milhão de reais. Porém, o ritmo volta a elevar-se já em 2014 e, em 2015, mostra valores próximos aos arrecadados em 2012. O intervalo de pesquisa que se encerra em 2016, fecha com a maior média dos valores de ICMS distribuídos, conforme os números disponibilizados pela SEFAZ-GO.

Quadro 23: Média de distribuição do ICMS em Luziânia 2012 – 2016.



Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

Quadro 12: Média de distribuição do ICMS em Luziânia (valores) 2011 a 2016.

Anos	Média distribuição de ICMS
2012	R\$ 3.317.541,34
2013	R\$ 2.854.880,59
2014	R\$ 2.945.838,45
2015	R\$ 3.292.219,25
2016	R\$ 3.384.047,29

Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 24: Distribuição ICMS em Luziânia - 2012

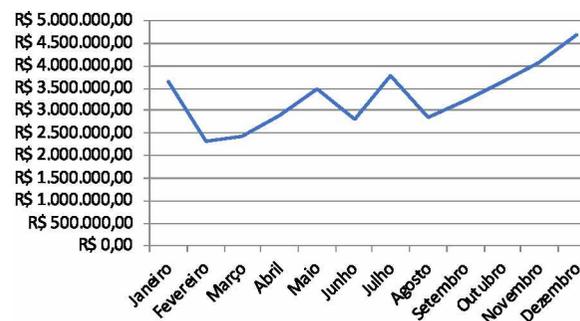


Gráfico 25: Distribuição ICMS em Luziânia - 2013

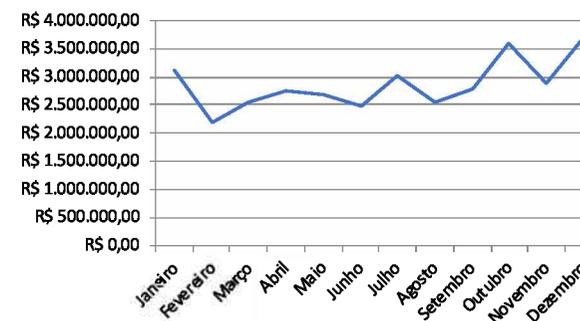


Gráfico 26: Distribuição ICMS em Luziânia - 2014

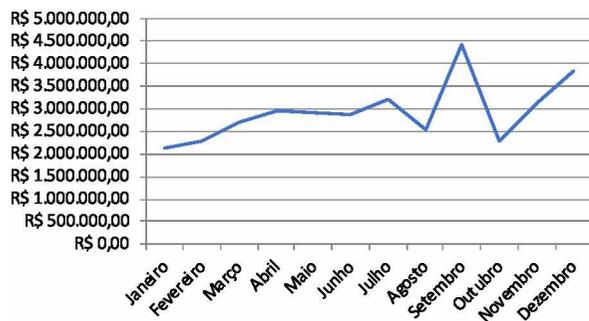


Gráfico 27: Distribuição ICMS em Luziânia - 2015

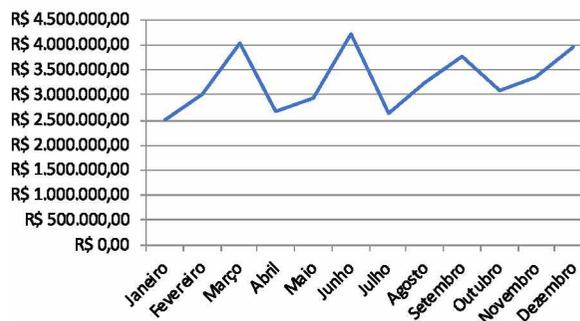
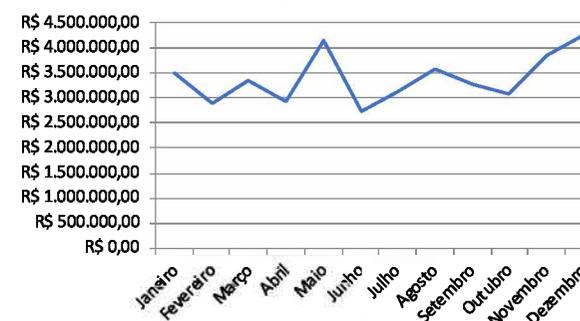


Gráfico 28: Distribuição ICMS em Luziânia - 2016



Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Os gráficos pelo autor, 2018.

## ICMS: Análise geral (2007 a 2016)

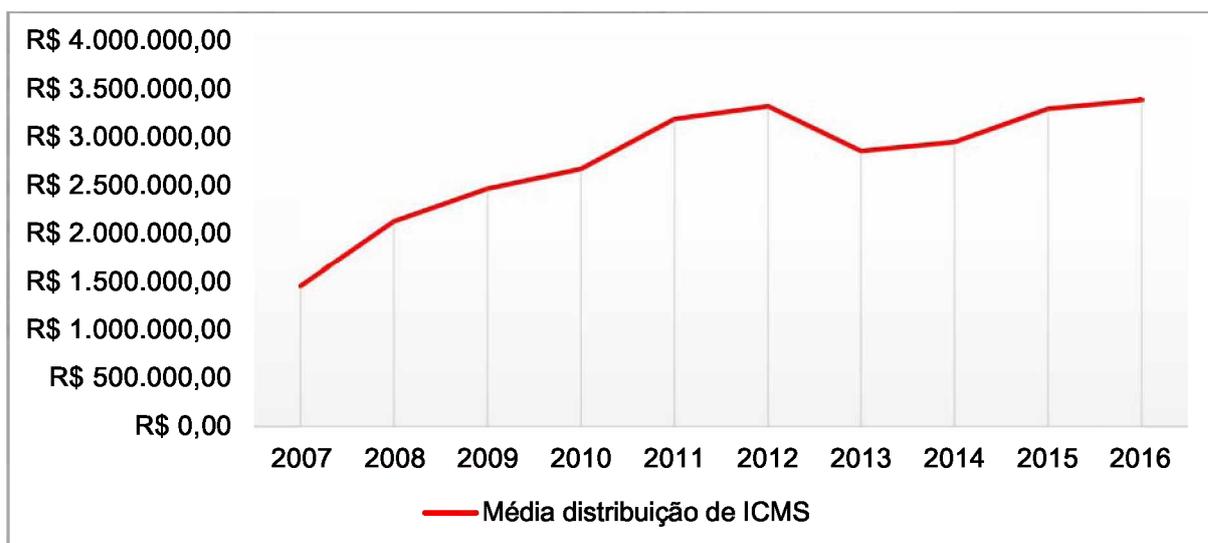
Pode-se perceber que de uma forma geral, durante o período de intervalo de pesquisa, Luziânia manteve um ritmo crescente de distribuição do ICMS. O período começou em 2007, com o menor valor registrado (aproximadamente 1,5 milhão) e chega em 2012 com valores mais que dobrados. Em 2013, houve um momento de queda significativo, quando a distribuição do imposto caiu cerca de meio milhão de reais, em relação ao ano anterior. Apesar da queda, o ritmo voltou a ser crescente já em 2014 e atingiu seu o valor mais alto em 2016, último ano de pesquisa, com quase 3,5 milhões de reais distribuídos e bem acima da média registrada.

Quadro 13: Média de distribuição de ICMS em Luziânia – Geral.

Anos 2007 a 2016	Média distribuição ICMS
2007	R\$ 1.456.701,66
2008	R\$ 2.124.588,90
2009	R\$ 2.466.837,44
2010	R\$ 2.671.976,61
2011	R\$ 3.185.439,81
2012	R\$ 3.317.541,34
2013	R\$ 2.854.880,59
2014	R\$ 2.945.838,45
2015	R\$ 3.292.219,25
2016	R\$ 3.384.047,29
<b>Média dos dez anos</b>	<b>R\$ 2.770.007,13</b>

Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 29: Distribuição de ICMS em Luziânia – geral.

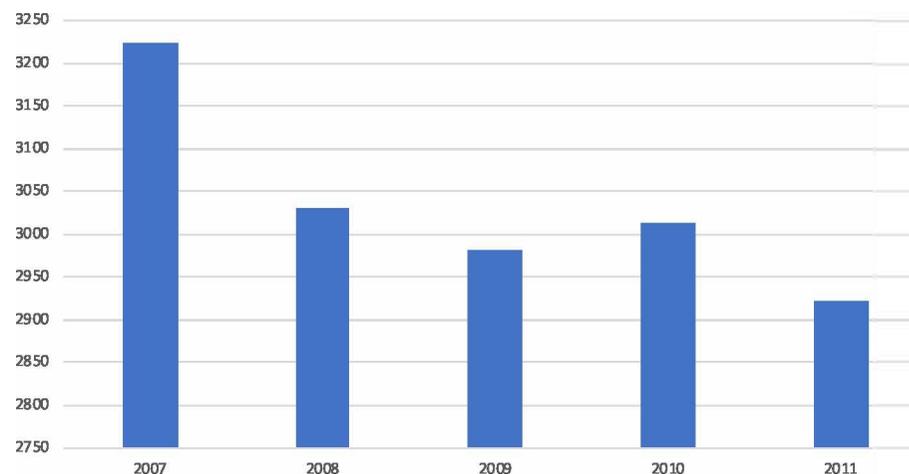


Fonte: SEFAZ-GO, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

## Mobilidade pendular: apresentação de dados (2007 – 2011)

Os dados de mobilidade pendular nos cinco primeiros anos do intervalo de pesquisa (2007-2011) apresentaram no primeiro ano, 2007, volume razoavelmente alto de deslocamentos diários em Luziânia. Em 2008, o número caiu consideravelmente, que permaneceu oscilando pouco até 2011, onde fechou a maior queda da meia década. A diferença de taxas entre o momento mais alto (2007) e o mais baixo (2011), segundo as médias dos anos (Quadro 14), foi de aproximadamente 300 viagens, número que corresponde a uma queda de 10% do número de viagens de 2007.

Quadro 30: Mobilidade pendular Brasília e Luziânia entre 2007 e 2011.



Fonte: ANTT, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

Quadro 14: Deslocamento médio entre Brasília e Luziânia via transporte público, 2007 a 2011.

Anos	Média de deslocamentos por ano
2007	3224,17
2008	3029,67
2009	2981,50
2010	3013,50
2011	2921,79

Fonte: ANTT, 2018.  
Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 31: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2007

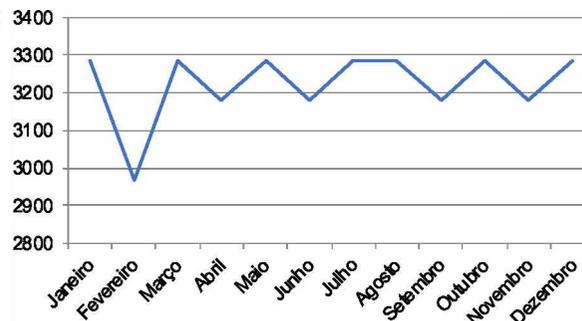


Gráfico 32: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2008

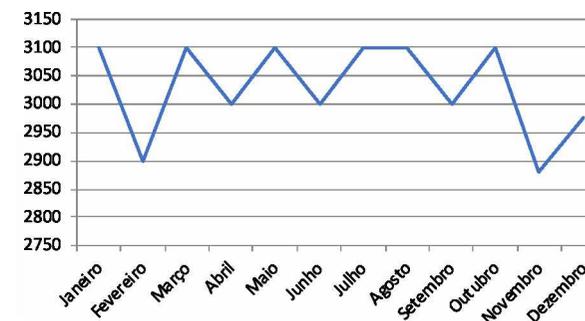


Gráfico 33: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2009

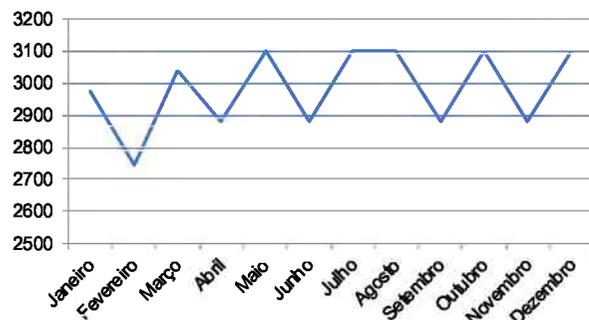


Gráfico 34: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2010

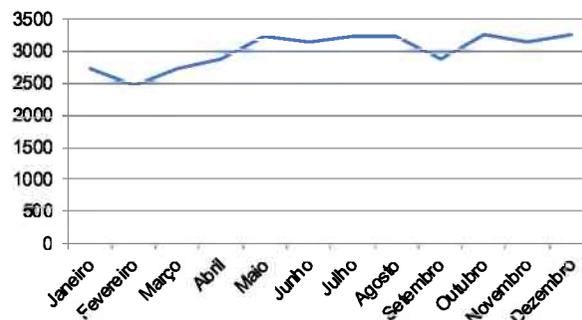
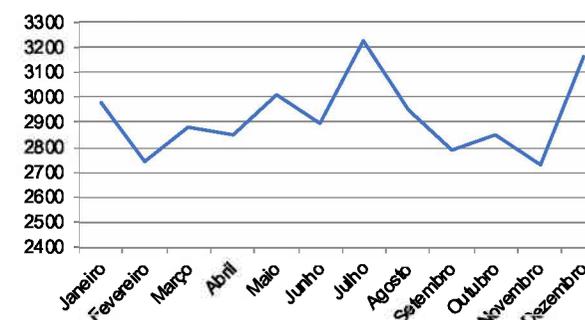


Gráfico 35: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2011

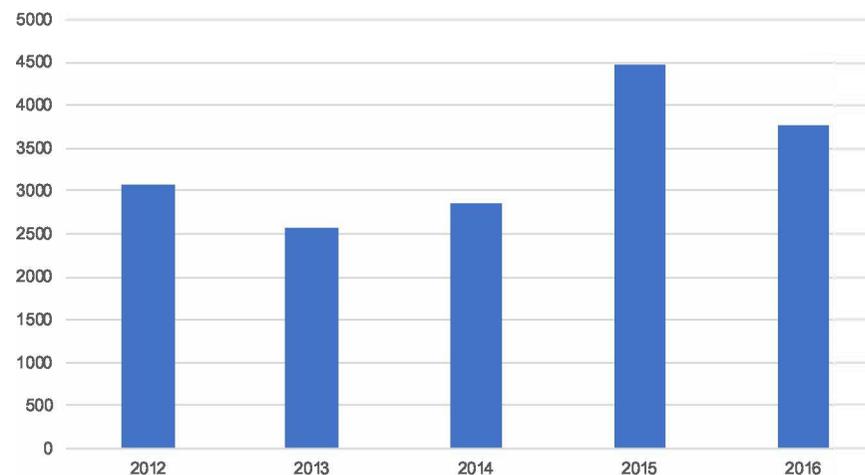


Fonte: ANTT, 2018. Os gráficos pelo autor, 2018.

## Mobilidade pendular: apresentação de dados (2012 – 2016)

A segunda metade do período pesquisado representou um aumento no número de viagens. O ano de 2011 que terminou com uma média entre 2900 deslocamentos, assistiu 2012 elevar essa média para quase 3100 deslocamentos. Porém, 2013 registra uma queda de aproximadamente 500 viagens. O número volta a subir em 2014, mas dispara em 2015, com o maior número de deslocamentos durante o período pesquisado, com média anual de quase 4500 deslocamentos entre Brasília e Luziânia. O número cai em 2016, último ano da pesquisa, mas continua mantendo o índice ainda elevado (média calculada em 3370,06) se comparado ao primeiro ano de pesquisa, que contou uma média de 3200 deslocamentos.

Quadro 36: Deslocamento diário entre Brasília e Luziânia via transporte público entre 2012 e 2016.



Fonte: ANTT e CT Expresso LTDA, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

Quadro 15: Deslocamento médio entre Brasília e Luziânia via transporte público. 2011 a 2016.

Anos	Média de deslocamentos por ano
2012	3065,00
2013	2567,88
2014	2853,50
2015	4467,92
2016	3370,08

Fonte: ANTT e CT Expresso LTDA, 2018.

Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 37: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2012

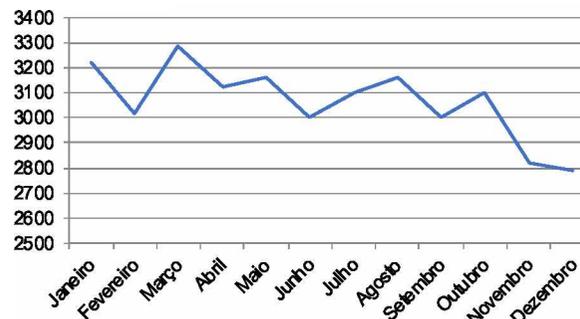


Gráfico 38: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2013

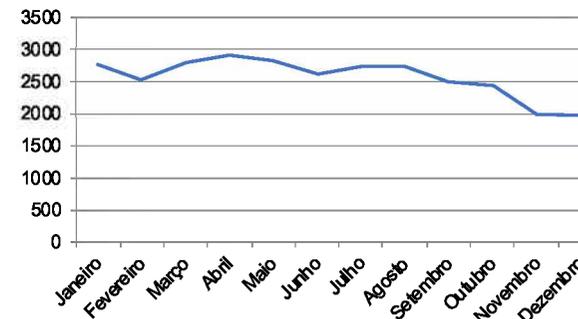


Gráfico 39: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2014

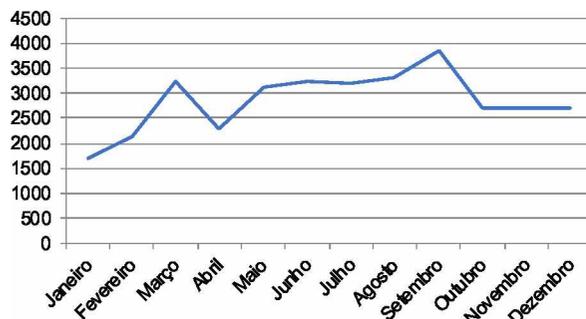


Gráfico 40: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2015

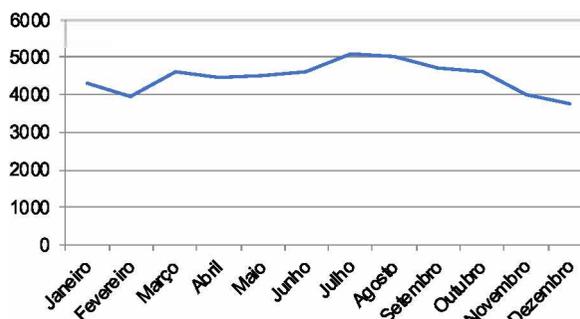
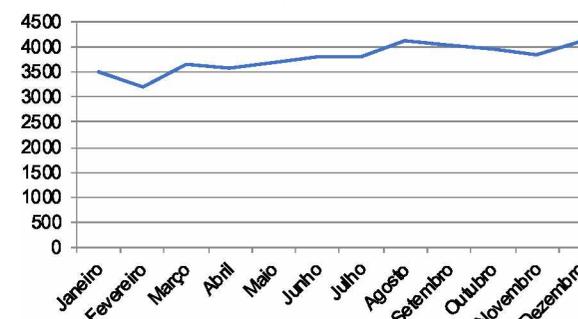


Gráfico 41: Mobilidade pendular Brasília-Luziânia 2016



Fonte: ANTT e CT Expresso LTDA, 2018. Os gráficos pelo autor, 2018.

### Mobilidade pendular: análise geral (2007 a 2016)

É possível perceber que a trajetória da mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia no período de pesquisa (2007-2016) teve um comportamento singular. O início do período apontou um número que diminuiu já no ano seguinte, e se manteve razoavelmente constante até passar pelo seu maior momento de queda, em 2013.

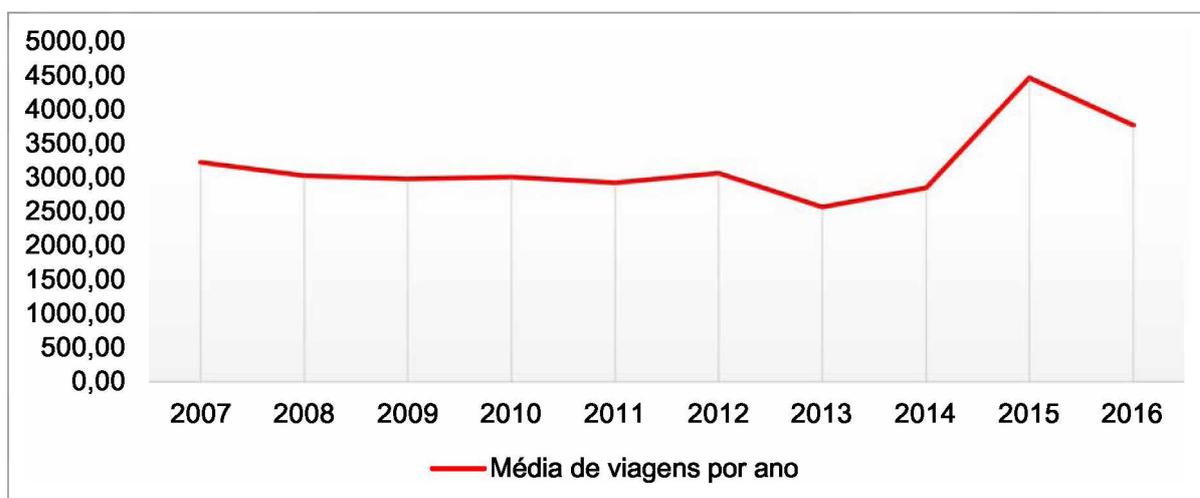
O número de viagens voltou a subir em 2014, mas ainda de maneira gradativa, quando em 2015 o número disparou em todo o ciclo, com uma média de quase 4.500 deslocamentos no ano. Em 2016, o número voltou a cair, mas ainda acima da média registrada entre os anos de 2007 e 2012.

Quadro 16: Média de deslocamentos diários por ano entre Brasília e Luziânia via transporte público – Geral.

Anos 2007 a 2016	Média de deslocamentos por ano
2007	3224,17
2008	3029,67
2009	2981,50
2010	3013,50
2011	2921,79
2012	3065,00
2013	2567,88
2014	2853,50
2015	4467,92
2016	3770,08
<b>Média geral</b>	<b>3189,50</b>

Fonte: ANTT e CT Expresso LTDA, 2018. Quadro pelo autor, 2018.

Gráfico 42: Mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia via transporte público – geral.



Fonte: ANTT e CT Expresso LTDA, 2018. Gráfico pelo autor, 2018.

## Conclusão

O Plano Diretor é um instrumento fonte do desenvolvimento urbano das cidades, o qual busca direcionar as principais atividades dos agentes públicos e privados no crescimento da urbe e por isso deve possuir camadas interligadas às demais esferas do município, permeando desde o perfil socioeconômico até a participação popular na elaboração. Com a instituição da Lei nº 10.257/2011, Estatuto da Cidade, esse instrumento é revivido, com o objetivo de democratizar o acesso à cidade à participação popular no processo de elaboração do plano. Ao mesmo tempo em que, passo tão importante foi dado, pode-se perceber que ainda falta um entendimento sobre os objetivos do Plano e de seu processo de elaboração, sendo focado muitas vezes somente no produto final. Essa lacuna do Estado, muitas vezes, acaba por abrir espaço para os interesses imobiliários, que via de regra, se distanciam das necessidades das classes sociais menos favorecidas. O resultado desse processo é um ciclo que perpetua a segregação social nas cidades brasileiras.

A segregação social nas cidades brasileiras se reflete no acesso aos espaços públicos de lazer, na segurança pública, no acesso a equipamentos como hospitais e de outras formas. Em Brasília, a segregação social teve origem na sua própria forma de ocupação do território, ao serem previstas, de forma superficial, as cidades-satélites como forma de expansão urbana. As cidades-satélites funcionariam como núcleos com considerável distância e relativa autonomia do Plano Piloto de Brasília. O que aconteceu, de fato, foi que antes mesmo de qualquer demanda apontasse uma necessidade de expansão urbana na capital, já acontecia a expansão do território. Os operários que trabalhavam na construção da cidade, viram em Brasília uma nova oportunidade de vida e ao se estabelecerem, então, vários núcleos urbanos se formaram como Taguatinga, Núcleo Bandeirante e outros.

Mas como é possível perceber, todos os núcleos que surgiram, se estabeleceram com grandes distâncias do Plano Piloto de Brasília, num processo inicial de ocupação fragmentada e dispersa do território. Com o passar dos anos, os núcleos expandiram-se e formaram verdadeiras cidades, conhecidas atualmente como Regiões Administrativas. Mas além dos núcleos criados, já existiam na região próxima a Brasília, cidades históricas como Luziânia, Formosa e Planaltina, localizadas fora da poligonal demarcada para o Distrito Federal. Tais cidades, mesmo

anteriores à Brasília, também se tornaram reféns do desenvolvimento acelerado da nova Capital.

Com o crescimento de Brasília cada vez maior, aumentava-se, também as necessidades dos, cada vez, mais moradores. Com o Plano Piloto de Brasília, concentrando as oportunidades de emprego, estudo e oferta de bens e serviços, o aumento do custo de vida no centro metropolitano e suas adjacências foi inevitável. Esse aumento do custo de vida, aliado à especulação imobiliária existente, tornou o Plano Piloto cada vez mais exclusivo para as classes mais favorecidas, expulsando para áreas periféricas e distantes, aqueles que detinham menores condições. O aumento dessa ocupação em áreas distantes do centro acabou por formar a Área Metropolitana de Brasília.

Com a maior procura por moradias em localidades mais afastadas por questões econômicas e, ao mesmo tempo, o Plano Piloto de Brasília continuar a concentrar as oportunidades de empregos e demais atividades essenciais à rotina da população, pode-se perceber como consequência o aumento dos deslocamentos entre o centro metropolitano de Brasília e as demais cidades. O fenômeno passou a ser rotina para muitos moradores da Área Metropolitana de Brasília, que exercem suas principais atividades profissionais em Brasília e voltam para suas casas apenas para dormir, ao final do dia. Dados da Pesquisa Metropolitana de Amostra de Domicílios de 2017, apontaram Luziânia como uma dessas cidades da AMB, que sofre com tal fenômeno.

A partir de então, a pesquisa buscou analisar a cidade de Luziânia, levando em consideração fatos da rotina urbana de Luziânia como o aumento populacional e o aumento do deslocamento diário, para confrontar com as diretrizes estabelecidas no zoneamento de Plano Diretor, aprovado em 2006, e obrigatório a partir da instituição do Estatuto da Cidade em 2001.

A hipótese para tal contraste, considerou, além dos dados mencionados, também foi checada a distribuição do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). A hipótese propunha a correlação que, quanto maior a tendência de expedição de alvarás de construção residenciais unifamiliares, há maior tendência em diminuir a distribuição de ICMS. A mobilidade pendular também estaria correlacionada em aumentar, caso o ritmo de novos projetos residenciais também aumentasse. A premissa era, de forma resumida, que o crescimento residencial está relacionado a ocupação por moradores que só dormem nas casas, se também fosse observado aumento do número de deslocamentos, reforçando um caráter de cidade dormitório

em Luziânia. Quanto ao ICMS, a lógica se relacionava a ideia de que uma maior quantidade de alvará comerciais, uso misto, industriais e institucionais, estimulariam maior arrecadação de impostos com os novos estabelecimentos que se estabeleceriam. A partir do desempenho encontrado em cada uma das variáveis propostas por esta pesquisa, apresenta-se o cruzamento desses dados. A intenção foi, conforme metodologia apresentada, visualizar se havia correlação entre as variáveis de acordo com a hipótese levantada. A hipótese é ilustrada pela imagem (Figura 35).

Figura 23: Esquema visual – hipótese sugerida por esta pesquisa.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Afim de facilitar a apresentação dos resultados em conjunto, optou-se novamente pela apresentação dos dados em formato A3, para mostrar os três gráficos finais com as taxas médias de cada variável no período de dez anos pesquisado, objetivando facilitar a visualização cruzada. Para facilitar a leitura cruzada dos dados, optou-se por analisar o movimento das variáveis a cada dois anos, dentro do intervalo de pesquisa. Após esse primeiro momento de observação dos dados cruzados, é feita

a leitura final da pesquisa, algumas considerações e o desenho de possíveis desdobramentos desta pesquisa.

### 2007 e 2008:

Pode-se perceber que os alvarás de construção começaram, no intervalo de pesquisa, em quantidade relativamente similar em 2007, mas em 2008 já demonstraram diferentes certa ritmo de crescimento. A distribuição de ICMS registrou o menor índice em 2007, mas manteve ritmo crescente ao longo dos anos, enquanto a quantidade de deslocamentos diários entre Brasília e Luziânia sofreu uma pequena queda.

### 2009 e 2010:

Em 2009 houve a maior liberação de alvarás residenciais, que chegou em seu valor máximo durante a pesquisa. O lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) nesse mesmo ano talvez possa estar relacionado com esse aumento do número de alvarás residenciais. Em 2010 o número decresce em pouco, mantendo ainda alto o índice de emissão de alvarás residenciais enquanto os outros usos permaneceram próximos entre si. O ICMS continuou aumentando e os deslocamentos mantiveram suas taxas sem grandes modificações.

### 2011 e 2012:

Os alvarás começaram um ritmo decrescente, mas ainda discreto. Contudo o desequilíbrio quantitativo de alvarás entre os usos ainda continua evidente. Em 2012 é registrado a segunda maior distribuição de ICMS e o número de viagens entre Brasília e Luziânia permaneceu em uma taxa constante.

### 2013 e 2014:

O ano de 2013 representou queda para todas as variáveis. Os alvarás residenciais tiveram uma queda abrupta, enquanto as demais apesar de caírem, permaneceram em médias próximas à media de 2012. Fator externo ocorrido em 2013 talvez possa estar relacionado ao fato: a falência da empresa que operava o transporte público entre Brasília e Luziânia, a Viação Planalto LTDA (VIPLAN). Contudo, 2014 representou um retorno à elevação dos valores das três variáveis.

### 2015 e 2016:

Em 2015 os alvarás residenciais voltam a cair, números próximos anos de 2013. Porém a distribuição de ICMS volta a subir discretamente. O que mais chama atenção é a subida disparada no número da mobilidade pendular entre Brasília e Luziânia, que registrou seu maior valor no período pesquisado, muita acima da dos valores anteriores. Nesse ano a empresa CT Expresso passou a operar. Em 2016 os alvarás continuaram caindo assim como o deslocamento pendular, enquanto o ICMS manteve seu crescimento

Gráfico 43: Emissão de alvarás de construção em Luziânia, 2007 a 2016.



Gráfico 44 : Distribuição média de ICMS em Luziânia, 2007 a 2016.

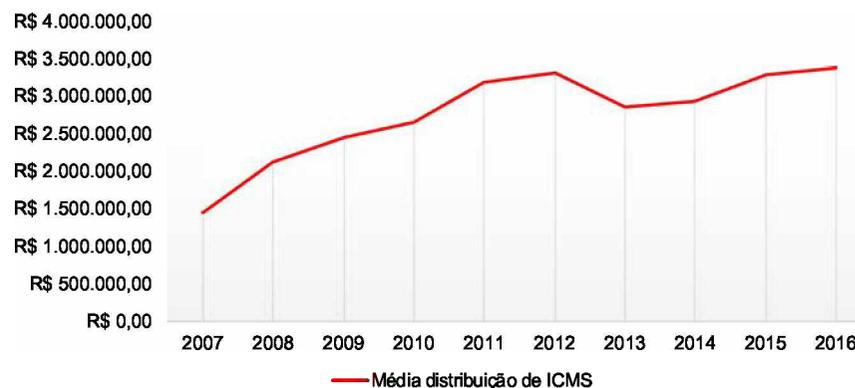


Gráfico 45: Mobilidade pendular média via transporte público entre Brasília e Luziânia, 2007 a 2016.



Fonte: SMDU, SEFAZ-GO, ANTT e CT Expresso LTDA. Todos os gráficos pelo autor, 2018.

O comportamento dos alvarás de construção aprovados pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano de Luziânia dentro do período de pesquisa (2007 a 2016) mostrou que, de forma geral, houve um abrupto aumento na emissão de alvarás. Porém, cabe esclarecer que o aumento observado está relacionado apenas ao crescimento de alvarás de uso residencial unifamiliar, já que foi possível perceber que os demais usos permaneceram com taxas relativamente equilibradas durante os anos pesquisados, com pequenos momentos de queda ou de pico. Ou seja, isso mostra que a cidade permaneceu em um ritmo de crescimento essencialmente residencial, desequilibrado em relação aos demais usos potencialmente geradores de dinâmica econômica. Cabe ressaltar que o aumento na emissão de alvarás residenciais teve seu primeiro destaque em 2009, ano em que foi aprovado pelo Governo Federal, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), que provavelmente influenciou tal aumento extremo. Foi notada uma queda na emissão de alvarás residenciais a partir de 2013, porém, pode-se perceber que o índice ainda permaneceu alto em comparação ao de outros usos.

Quanto à localização dos alvarás emitidos, alguns setores se mostraram mais recorrentes no recebimento de novos projetos, com destaque para o Jardim Ingá e suas proximidades, além de outros setores, como o Parque Alvorada, em Luziânia Sede. Muitos desses alvarás se viram como unidades unifamiliares em pequenos lotes de habitação social de classes sociais mais baixas, repetidas em larga escala. Além dessa característica tipológica, muitas se localizavam em áreas mais afastadas da cidade em forma de apêndice do território urbano, totalmente desintegradas do tecido urbano.

Apesar de quantitativamente estarem equilibrados entre si, os usos comerciais, institucionais, de uso misto e industriais se distanciam da quantidade dos usos residenciais. No total de alvarás coletados (4.163 unidades), os residenciais predominaram com 89% do total (3.711 unidades). Os alvarás comerciais ficaram em segundo lugar, com 7% (305 unidades). Uso misto, institucional e industrial representaram, respectivamente, 2% (96 unidades), 1% (46 unidades) e 0,1% (5 unidades). Além disso, percebeu-se que a localização dos usos comerciais ficou mais concentrada no centro de Luziânia Sede, área comercial consolidada de Luziânia. Porém, fato que chamou atenção foi a criação de uma possível subcentralidade no Jardim Ingá, na Av. Lucena Roriz. Destacou-se também a BR 040, que por receber

muitos projetos de novos comércios adjacentes, teve identificada uma nova função, além da passagem expressa de veículos.

Os alvarás de usos mistos ordenam-se em menor quantidade e, geralmente, localizavam-se próximos a usos comerciais e no centro da cidade. Porém, cabe destacar que o alvará de construção de maior área quadrada, identificado em 2010, foi o que abrigou o Luziânia Shopping, edificação de uso misto por conter torres de apartamento para moradia.

Fato curioso está nos usos industriais, em que nenhum dos alvarás emitidos foi localizado nas porções destinadas às zonas de indústria e comércio. Já a maioria dos usos institucionais expedidos destinou-se às comunidades religiosas. Esse crescimento essencialmente residencial representa um baixo grau de dinamismo econômico, em que as cidades da RIDE-DF geralmente assumem “[...] função similares às de cidade-dormitório, com baixo dinamismo econômico marcado pela pouca diversidade das atividades de comércio e serviços, sendo predominante o uso residencial. [...]” (CAIADO, 2005, p.59)

O índice de distribuição de ICMS em Luziânia manteve um ritmo geralmente crescente. O primeiro trecho analisado, entre 2007 e 2011, mostrou um súbito aumento no início, enquanto o segundo, de 2012 a 2016, revelou uma pequena oscilação nos valores. Apesar da queda registrada em 2013, os números mostraram que a distribuição fechou o intervalo de pesquisa com valores mais do que dobrados se comparados ao início da pesquisa. Isso significa que a distribuição do ICMS em Luziânia praticamente só aumentou nos últimos anos, ou seja, o município manteve, ao longo dos anos, tendência de maior arrecadação do imposto do que de estagnação ou decréscimo.

Quanto à quantidade de deslocamentos realizados entre Luziânia e Brasília, o período pesquisado mostrou certa constante de viagens durante os seis primeiros anos (2007 a 2012), com um pequeno acréscimo no número de viagens no ano de 2007. Logo após esse período de constância, houve uma queda de aproximadamente 500 viagens na média de deslocamentos. É interessante mencionar que, no ano de 2013, ocorreu a falência da empresa Viação Planalto (VIPLAN), que operava os serviços de transporte. Esse fato talvez possa estar relacionado ao impacto na redução das viagens. Em 2014, o número voltou a subir e disparou em 2015, ano com a maior média de deslocamentos encontrados. Apesar de uma queda em 2016, o índice de viagens continuou alto, acima da média encontrada no intervalo de pesquisa.

De uma maneira geral, pode-se constatar que a mobilidade pendular entre Luziânia e Brasília, apesar de oscilações ora para cima, ora para baixo, manteve um ritmo crescente no número de viagens diárias entre as duas cidades. Desta forma, é possível “[...] identificar as cidades que poderiam ser consideradas como “dormitório” a partir de um critério elementar que caracterizaria uma situação típica: uma elevada proporção de pessoas que não trabalham no município onde residem. [...]” (OJIMA et. al, 2010, p.400).

Se observado o desempenho de cada variável no intervalo de pesquisa, as três variáveis possuem, na maior parte da trajetória, percurso que praticamente nega a hipótese desta pesquisa. Há de se ponderar que essa negação aconteceu majoritariamente durante quase todo o intervalo de pesquisa, com exceção dos últimos dois anos pesquisados, 2015 e 2016, quando o movimento das três variáveis acompanhou a hipótese. Assim, apesar de uma tendência que avançou no sentido de autonomia no período de 2007 a 2016, os últimos anos recuam e apontam o crescimento da dependência no sentido de “cidade-dormitório”.

Uma vez conferidos os dados da pesquisa e confrontados com a hipótese, abriram-se questionamentos sobre o porquê de terem ido em sua contramão.

Um das ideias levantadas é de que o aumento excessivo de alvarás residenciais unifamiliares em Luziânia possa ter ajudado a aquecer economicamente o mercado da construção civil, com a construção de muitas residências unifamiliares.

Outro fator que chamou a atenção, é que, na maioria dos alvarás residenciais unifamiliares, construídas em muitas unidades repetidas, os proprietários eram empresas de construção civil ou incorporadoras, o que leva a crer que essas unidades tenham sido construídas muito rapidamente para comercialização. O fato gera mais uma hipótese de que essa maior distribuição de impostos possa ter vindo dessa atividade. Essa ideia foi interpretada, inicialmente, pelo súbito aumento de alvarás de construção residenciais, mas foi reforçada com a queda dos dois índices, em 2013, emissão de alvarás residenciais e distribuição de ICMS.

Outra possibilidade, foi a emissão de alvarás comerciais ter mantido um índice praticamente constante durante todo o período pesquisado. Isso pode ter auxiliado na manutenção das taxas de distribuição do ICMS, para que não entrassem em queda.

Outra hipótese cogitada refere-se à mobilidade pendular. A queda no número de deslocamentos, em 2013, estaria ligada à falência da empresa que operava os serviços à época. Foram encontradas reportagens (BANDNEWS, 2013;

BRAZILIENSE, 2013; RECORD, 2013) daquele ano que denunciavam a situação vivida pelos empregados da VIPLAN como falta de pagamento e más condições de trabalho, que inevitavelmente implicaram em sucessivas greves. Também foi encontrada reportagem (BRASIL, 2013) em que o Governo do Distrito Federal propunha medidas para enfrentar a crise de transporte que ocorreu no Entorno Sul do DF naquele ano. É bom esclarecer que as hipóteses levantadas tratam-se apenas de possibilidades que podem se tornar desdobramentos para novas pesquisas empíricas em outras cidades da Periferia Metropolitana de Brasília para aprofundamento da análise e contribuir teoricamente para a reflexão e para as políticas de planejamento urbano.

Fora da questão hipotética, mas ainda no contexto do crescimento urbano de Luziânia, cabe destacar o papel dos condomínios ou loteamentos de segmentos populares e até mesmo de classes médias que cresceram no Jardim Ingá e nos Parques Estrela D'Alva IX e X. Esses condomínios não contribuem com a consolidação do tecido urbano, uma vez que foram em sua maioria fechados ou afastados, especialmente os de maior renda. E, ainda, pelo fato de serem geralmente loteamentos de uso exclusivamente residencial, ou seja, monofuncionais, não trazem consigo praças, comércios e equipamentos coletivos. Esse padrão foi a marca principal do modelo de crescimento urbano de Luziânia, com intensificação do uso da terra no tecido com infraestrutura urbana já existente que, reforça o caráter de “cidade-dormitório”. Fica evidenciado uma inefetividade do Plano, que zoneou praticamente toda o espaço da cidade como uso misto, o que não ocorre, de fato. É possível que o poder público, ao aprovar o Plano Diretor, desconsiderou certas especificidades sobre o espaço urbano de Luziânia, atribuindo olhar genérico ao zoneamento. Não espantoso, esse “descuido” com o zoneamento pode ser resultado de uma pressão capital imobiliário exerce sobre o espaço urbano na cidade.

Com todos esses aspectos do crescimento apontados pelos projetos aprovados ao longo dos dez anos pesquisados, ainda assim, o aumento de emissão de alvarás residenciais foi em tamanha desproporção aos demais usos que não houve mudança na lógica de dependência de empregos, de melhores comércios e de serviços, reforçando caráter de “cidade-dormitório” de Luziânia. Assim, não houve atração a maiores investimentos externos, tampouco oferta de perspectivas para os jovens se fixarem na cidade. Por outro lado, tentando oferecer uma alternativa para o desenvolvimento local, o Plano Diretor de Luziânia estabeleceu predominantemente

usos mistos em toda a cidade, o que também não foi capaz de gerar uma dinâmica econômica expressiva, nem oportunizar maior autonomia para a cidade.

Os dados encontrados mostram que o ritmo de crescimento da cidade se dá em sentido contrário ao zoneamento, percorrendo um caminho independente e direcionado por fatores exteriores às diretrizes propostas pelo Plano Diretor. A pesquisa encerra com Villaça (2005, p.92), que propõe: “O planejamento urbano no Brasil, representado pelo Plano Diretor, está a exigir uma revisão radical, ou seja, pela raiz. Todos os seus pressupostos precisam ser questionados. Todos, sem exceção. [...]”. A intenção é, possibilitar, com os dados obtidos, contribuir para a revisão do PD de Luziânia que, conforme o EC, já deveria ter ocorrido. Os dados podem proporcionar um olhar mais atento sobre as necessidades da população e sobre o crescimento urbano da cidade, de forma ambientalmente sustentável e socialmente incluída, mostrando forma do Plano Diretor colaborar, cada vez mais positivamente, como interlocutor.



## Referências bibliográficas

ÁLVARES, J. M. **História de Santa Luzia – Luziânia – descrição histórica, política e geográfica de Santa Luzia**. Brasília, Gráfica e Editora Independência, 1978.

ARANHA, V. **Mobilidade pendular na metrópole paulista**. Revista São Paulo em Perspectiva, v.19, n.4, p.96-109, 2005.

ARAÚJO, T. B. de. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências**. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2000.

BANDNEWS, B. **Greve deixa o DF sem ônibus nesta terça**. 26 de novembro de 2013. Disponível em: <<https://noticias.band.uol.com.br/cidades/noticias/?id=100000647027&t=>> Acesso em: 15 dez. 2018.

BERTRAN, P. **História da Terra e do Homem no Planalto Central**. Brasília, Ed. UnB, 2011.

BONDUKI, N. **Raquel Rolnik: a importância do Plano Diretor**. (2m22ss) Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=2QAIFRB7qvA>> acesso em 25 out. 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 1969.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. 1988.

\_\_\_\_\_. **Decreto – Lei 6.938 de 31 de agosto de 1981**. Instituiu o Plano Nacional do meio Ambiente.

\_\_\_\_\_. **Decreto 2.710 de 04 de agosto de 1998**. Regulamenta a RIDE do DF e Entorno – Revogada.

\_\_\_\_\_. **Decreto – lei 10.257 de 10 de julho de 2001**. Aprova o Estatuto da Cidade.

\_\_\_\_\_. **Decreto – Lei 12.651 de 25 de maio de 2012**. Instituiu o Novo Código Florestal Brasileiro.

\_\_\_\_\_. **Decreto – lei 13.089 de 12 de janeiro de 2015**. Aprova o Estatuto da Metrópole.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 14 de 8 de junho de 1973**. Instituiu as Regiões Metropolitanas Brasileiras.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 87 de 13 de setembro 1996**. Dispõe sobre o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 94 de 19 de fevereiro de 1998.** Criou a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE do DF e Entorno) e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 3.445 de 04 de maio de 2000.** Altera a RIDE-DF.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 4.700 de 20 de maio de 2003.** Altera a RIDE-DF.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 7.469 de 05 de maio de 2011.** Altera a RIDE-DF.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 163 de 14 de junho de 2018.** Altera a RIDE-DF.

\_\_\_\_\_. **Medida provisória 862 de 04 de dezembro de 2018** – Altera o Estatuto da Metrôpole.

**BRASIL, A. Governo do Distrito Federal assume operações de empresas de ônibus ligadas a ex-dono da Vasp.** 16 de junho de 2013. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-12-23/governo-do-distrito-federal-assume-operacoes-de-empresas-de-onibus-ligadas-ex-dono-da-vasp>> acesso 15 dez. 2018.

**BRAZILIENSE, C. Rodoviários do entorno permanecem em greve e sem pagamento.** 11 de setembro de 2013. Disponível em: <[https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/09/11/interna\\_cidad esdf,387539/rodoviaros-do-entorno-permanecem-em-greve-e-sem-pagamento.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/09/11/interna_cidad esdf,387539/rodoviaros-do-entorno-permanecem-em-greve-e-sem-pagamento.shtml)> Acesso em: 15 dez. 2018.

**CAIADO, M. C. S. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população.** Revista Brasileira de Estudos Populacionais, v.22, n1 p.55-88, 2005.

\_\_\_\_\_. **Estruturação intra-urbana e respostas sociodemográficas: a diferenciação socioespacial da população na região do Distrito Federal e Entorno.** Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. 168p.

**CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília) – Nota técnica nº1.** Brasília. 2014

\_\_\_\_\_. **Pesquisa domiciliar de Transporte.** Brasília: CODEPLAN, 2002.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa metropolitana por amostra de domicílios – Luziânia.** Brasília: CODEPLAN, 2013.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa metropolitana por amostra de domicílios – Luziânia.** Brasília: CODEPLAN, 2017.

**CHAUVET, G. Brasília e Formosa: 4.500 anos de história.** Goiânia: Kelps, 2005.

CORDOVIL, F. C.; RODRIGUES, A. L. **Da tecnocracia à participação popular: a institucionalização e os novos rumos do planejamento urbano em Maringá, Paraná, Brasil.** Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, v.14, n.331, 2010. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-40.htm>. Acesso em 25 nov. 2018

CORREIA, F. A. **Manual de Direito do Urbanismo.** 4a ed. Edições Almedina, 2008.

CUNHA, J. B. **Entre o sonho e a esperança – A escola ativa no Brasil.** Brasília: Liber livro, 2016. 248p.

FARIA, V. **Cinquenta anos de urbanização no Brasil.** Revista Novos Estudos CEBRAP, n.29, mar. 1991. São Paulo, p.98-119

FERREIRA, I.C.B. **O Processo de Urbanização e a Produção do Espaço Metropolitano de Brasília** In Aldo Paviani (org.). **Brasília, Ideologia e Realidade: o espaço urbano em questão.** São Paulo: Ed. Projeto, 1985.

\_\_\_\_\_, STEINBERGER, M. **O modelo de gestão de Brasília e as Políticas Urbanas Nacionais** in **Caderno MetrÓpole.** n.14, 2005.

FERREIRA, J. S. W. **São Paulo: cidade da intolerância, ou o urbanismo à brasileira.** Estudos Avançados, v.25, n.71, p.7-22, 2011.

FREITAG, B. **Cidade dos homens.** Rio de Janeiro. Tempo Brasileiro, 2002.

FERNANDES, E. Um novo Estatuto para as cidades brasileiras. In: ALFONSIN, B.; OSORIO, L. M. (orgs.). **Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras.** Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

GALINARI, A. F. et al. Planos diretores participativos para pequenos municípios paranaenses: limites e possibilidades de implementação do estatuto da cidade. In: RODRIGUES, A. L.; TONELLA, C. **Retratos da região metropolitana de Maringá: subsídio para elaboração de políticas públicas participativas.** Maringá: Edue, 2010. p.133-191

GODOY, A. M. G. **Mercado imobiliário? Planejamento público? Qual a controvérsia na ocupação do solo urbano?** Textos de economia, v.12, n.1, p.11-37, 2009.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2000: Características da População e dos Domicílios: Resultados do universo.** Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/> acesso 25 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010:** Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br> acesso 28 abr. 2018

JACINTO, A. B. M. **Margens escritas: versões da Capital antes de Brasília.** Tese (Doutorado). Universidade de Brasília. 2003.

JARDIM, M. de L.; BARCELLOS, T. M. de. **Mobilidade populacional na RMPA nos anos 90**. In: São Paulo em perspectiva. v.19/ nº.4/ Movimentos migratórios nas metrópoles. Fundação SEADE, out-dez 2005. Disponível em <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=5071> acesso em 22 nov. 2018

LUZIÂNIA. In: **Enciclopédia dos municípios** brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. v. 36, p. 268-271. Disponível em: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295\\_36.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_36.pdf). acesso 20 mai. 2018.

MANZINI, E. J. **Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE PESQUISA E ESTUDOS QUALITATIVOS, 2, 2004. Bauru. A pesquisa qualitativa em debate. Anais... Bauru: USC, 2004. 10p.

MARTINS, A. de A. C.; LIMA NETO, V. C. **Dependência do automóvel, planejamento urbano e a cidade de Brasília**. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

MENDES, C. M. et al. **A produção do espaço urbano em Sarandi (PR-Brasil): particularidades e disparidades**. In: SIMPÓSIO SOBRE PEQUENAS CIDADES E DESENVOLVIMENTO LOCAL, 1., 2008, Maringá. Anais... Maringá: Eduem, 2008.

MELO, C. A. de. **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiros Editores, 1994.

MOREIRA, H. F. **O Plano Diretor e as Funções Sociais da Cidade**. 2008.

MOURA, R. **Lacuna institucional da metropolização: considerações sobre a Região Sul**. Cadernos Metrópole, n.8, p.33-57, 2002.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos**. In: São Paulo em perspectiva. v.19/ nº.4/ Movimentos migratórios nas metrópoles. Fundação SEADE, out-dez 2005. p. 121-133 Disponível em <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/index.php?men=rev&cod=5071> acesso em 25 nov. 2018

NATAL, J. **Território e planejamento**. Rio de Janeiro: IPPUR, 2011.

OJIMA, R.; PEREIRA, R.; SILVA, R. B. **Cidades-dormitório e a mobilidade pendular: espaços da desigualdade na redistribuição dos riscos socioambientais?** Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambú, Minas Gerais. Brasil, 2008. Disponível em <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1832> 2007>. acesso 25 set. 2018.

\_\_\_\_\_.; et. al. **O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil.** Cadernos Metr pole. São Paulo, v.12 n . 24, pp. 395-415, jul-dez 2010. Disponível em:  
<[http://cadernosmetropole.net/system/artigos/arquivos/000/000/191/original/cm24\\_192.pdf?1474650651](http://cadernosmetropole.net/system/artigos/arquivos/000/000/191/original/cm24_192.pdf?1474650651)> acesso 28 dez 2018.

PAVIANI, A. A realidade da metrópole: mudana ou transformao da cidade? In: PAVIANI, Aldo (Org.) **Brasília: moradia e exclusão.** Coleo Brasília. Brasília, Ed. UnB, 1996.

\_\_\_\_\_.; et al. **Brasília 50 anos: da capital a metrópole.** Brasília: Editora UnB. 2010a.

\_\_\_\_\_. **Brasília, a metrópole em Crise: ensaios sobre urbanizao.** Brasília: Editora UnB, 2010b.

\_\_\_\_\_. **Patrimônio urbano de Brasília: urbanizao com desigualdade socioespacial.** 9  Seminário Docomomo Brasil. Brasília. jun. 2011. Disponível em <[http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/025\\_M01-PatrimonioUrbanoDeBrasilia\\_ART\\_aldo\\_paviani-1.pdf](http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/025_M01-PatrimonioUrbanoDeBrasilia_ART_aldo_paviani-1.pdf)> acesso em 25 nov. 2018

PENNA, N. A. **A questão urbano ambiental: política urbana e gestão de cidade.** Tese (Doutorado). Brasília. Universidade de Brasília, 2003.

PIMENTEL, A. (1994) **Pela Vila de Santa Luzia ou fragmentos de um passado.** Luziânia: Gráfica e Editora Independências.

PARANÁ. Lei estadual 15.211 de 17 de julho de 2006. Instituiu o Paran cidade.

\_\_\_\_\_. **Lei complementar 632 de 06 de outubro de 2006.** Instituiu o Plano Diretor de Maringá.

PONTES, T. F. **Avaliao da mobilidade urbana na  rea Metropolitana de Brasília.** Dissertao (Mestrado). Universidade de Brasília, 2010.

PR -CITT . **Luziânia - Diagnóstico situacional. vol. I, II, III e IV.** Luziânia, 2004a.

\_\_\_\_\_. **Anteprojeto do Plano Diretor de Luziânia.** Luziânia, 2004b.

\_\_\_\_\_. **Luziânia – Documento síntese e plano de gestão.** Luziânia, 2004c.

RECORD, T. **Viao Anapolina se afunda em crise financeira e prejudica servio de transporte no Entorno do DF.** 12 de setembro de 2013. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/distrito-federal/viacao-anapolina-se-afunda-em-crise-financeira-e-prejudica-servico-de-transporte-no-entorno-do-df-12092013>> acesso 15 dez. 2018.

RESCHILIAN, P. R.; UEHARA, A. Y. **Desafios à questão metropolitana: o processo de organização do espaço urbano e regional de Maringá**. In: Oculum Ensaios nº 15/2012. Pontifícia Universidade Católica, Campinas. jan-jun 2012. Disponível em: <<http://periodicos.puccampinas.edu.br/seer/index.php/oculum/issue/view/270>> acesso 15 dez 2018.

ROCHA NETO, J. M.; MENON, F. G. da S.; NÓBREGA, M. das D. S.; LIMA, S. F. C. de; **BRASÍLIA e seu entorno: considerações sobre os desafios da metrópole emergente**. In Revista Múltipla nº 20 – Ano XI, p103-120: UPIS, jun. 2006.

RODRIGUES, A. L. **A pobreza mora ao lado: segregação socioespacial na região metropolitana de Maringá**. 2004. Tese (Doutorado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. Síntese, desafios e recomendações. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. (orgs.). **Os planos diretores municipais pós estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011. p.27-56.

SAULE JÚNIOR, N.; ROLNIK, R. **Estatuto da Cidade: Novos horizontes para a reforma urbana**. São Paulo, Pólis, 2001. Cadernos Pólis, 4.

SAULE JÚNIOR, N. O Plano Diretor. In: MATTOS, L. P. (Org) **Estatuto da Cidade comentado**. Belo Horizonte: Mandamentos, 2002. p.60-61.

SCHVARSBERG, B. **Afinal, estamos em uma metrópole! Velhas novidades do debate metropolitano a partir dos 360° de Brasília**. In: Um novo planejamento para um novo Brasil? LIMONAD, E.; CASTRO, E (orgs.). Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

\_\_\_\_\_. Do Plano Piloto a Brasília Metropolitana: considerações sobre planos diretores e planejamento metropolitano. In: PAVIANI, Aldo. BARRETO, F. F. P.; FERREIRA, I. C. B.; CIDADE, L. F. C.; JATOBÁ, S. U. (Orgs.) **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Coleção Brasília. Brasília Ed. UnB/ NEUR, 2010.

\_\_\_\_\_. A carroça ao lado do avião: o direito à cidade metropolitana em Brasília. **Cadernos MetrÓpole**. São Paulo, v.19 nº. 38, jan., 2017.

\_\_\_\_\_.; LOPES, A. O tema metropolitano nos planos diretores. In: SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. **Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas**. (Orgs.) Observatório das metrópoles. IPPUR, UFRJ, 2011.

SILVA, J. A. da. **Curso de direito constitucional positivo**. São Paulo: Malheiros Editores, 1996.

STEINBERGER, Marília. “Formação do aglomerado urbano de Brasília”. In: **Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania**. Org. PAVIANI, Aldo. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

\_\_\_\_\_. **Zoneamento Ecológico-Econômico: instrumento geoestratégico.** In: PAVIANI, A.; GOUVÊA, L. A. de C. (Orgs.). Brasília: controvérsias ambientais. Brasília: Editora UnB, 2003, p.267-99. (Brasília)

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

\_\_\_\_\_. **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://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/Dilemas\\_PD\\_Villaça1.pdf](http://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/Dilemas_PD_Villaça1.pdf)> acesso 23 abr. 2018.

\_\_\_\_\_. **As ilusões do plano diretor.** 2005. Disponível em

<[www.planosdiretores.com.br/downloads/ilusao.pdf](http://www.planosdiretores.com.br/downloads/ilusao.pdf)> acesso 23 abr. 2018.

## Apêndices

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - JANEIRO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
002	Monica Melo Bueno	Rua Caçapava, Quadra 05, Lote 12 - Jardim Zuleika	Residencial Unifamiliar	125,00 m²	2/1/2007
003	Alceu Alencar Boy	Rua Dr. Joao Teixeira, Quadra 67, Lote 18 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	339,66 m²	4/1/2007
004	Antonio Fernando Marques da Silva	Rua 03, Quadra 14, Lote 13 - Setor Leste	Residencial Unifamiliar	70,00 m²	4/1/2007
005	Adriana Abadia da Silva	Rua Joaquim Nabuco, Quadra 141, Lote 26 - Parque Estrela D'alva II	Residencial Unifamiliar	91,96 m²	4/1/2007
006	Olavio Pereira de Lima	Av. Americano do Brasil, Gleba 03 - Quadra 07, Lote 03/04 - Centro	Comercial	263,00 m²	4/1/2007
007	Margareth De Araujo Gomes Ferreira	Rua Cacoende, Quadra 17, Lote 32 - Jardim Zuleika	Residencial Unifamiliar	95,00 m²	8/1/2007
008	Cláudio Augusto Bessa Tiebry	Rua Juarez Barroso, Quadra 193, Lote 04 - Parque Estrela Dalva III	Uso misto	648,00 m²	10/1/2007
009	Carlos Gilberto Torres	Avenida Sarah Kubitschek, Quadra 25, Lote 30 - Parque JK Setor Mandu	Comercial	312,00 m²	19/1/2007
011	Agrosyn Comercial Agrícola LTDA	Rua 24, Quadra 19, Lote 09 - Vila Juracy	Comercial	615,75 m²	31/1/2007

**Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - FEVEREIRO/2007**

<b>Alvará</b>	<b>Proprietário</b>	<b>Endereço</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Área</b>	<b>Data</b>
012	Diocese de Luziania	Alameda Santa Maria, Quadra 88 - Setor Fumal	Institucional	117,96 m²	5/2/2007
013	Raul Cerqueira de Queiroz	Av. Sebastião Carneiro de Mendonça, Quadra 05, Lote 23 - Setor Norte Maravilha I	Residencial unifamiliar	268,36 m²	15/2/2007
014	Armando Moreira da Silva	Rua 17, Quadra 30, Lote 01 - Vila Guarã I	Comercial	40,23 m²	26/2/2007
014	Igreja Presbiteriana Renovada de Luziânia	Rua Padre Rosa, Quadra 48, Lote 05 B - Setor Viegas	Institucional	736,44 m²	26/2/2007
015	Eliane Borges	Avenida Curuç Preto, Quadra 46, Lote 02 B - Área anexa ao Engenheiro João Mozart Pareda	Residencial unifamiliar	485,46 m²	26/2/2007

**Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - MARÇO/2007**

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área (m²)	Data
016	Jean Carlos da Silva	Rua Gelmires Reis, Quadra 03, Lote 12 - Residencial Alto das Caraíbas	Residencial Unifamiliar	203,68 m²	02/03/07
017	Jovalino de Carvalho Resende	Rua Conego Delfino, Quadra 55, Lote 04 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	175,50 m²	06/03/07
018	Diocese de Luziânia - Paróquia de Santa Luzia	Rua 04, Área pública B - Setor Norte Maraviha	Residencial Unifamiliar	1640,20 m²	06/03/07
019	Jean Carlos da Silva	Rua Gelmires Reis, Quadra 03, Lote 12 - Residencial Alto das Caraíbas	Residencial Unifamiliar	203,68 m²	02/03/07
020	COSTESAM	Parque Cruzeiro do Sul, Quadras 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 42, 43, 44 e 45	Residencial Multifamiliar	2.100 m²	13/03/07
020	Miguel Luis Siqueira	Rua Joaquim Gilberto, Quadra A, Lote 06 - Setor Maraviha	Residencial Unifamiliar	319,61 m²	23/03/07
021	Adalgisa Rodrigues da Silva Peres	Rua 01, Quadra 05, Lote 40 - Jardim Zuleika de Brasília	Residencial Unifamiliar	264,00 m²	12/03/07
022	Higley Silva Meireles	Rua Paraná, Quadra 06, Lote 03 - Bairro São Caetano	Residencial Unifamiliar	116,10 m²	23/03/07

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - ABRIL/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
023	Antonio Roberto Ordonho Filho	Rua 25, Quadra 61, Lote 01 - Parque Estrela Dalva IX	Residencial Unifamiliar	184,91 m <sup>2</sup>	12/4/2007
024	Monica Melo Bueno	Rua Caçapava, Quadra 05, Lote 19 - Jardim Zuleika	Residencial Unifamiliar	67,15 m <sup>2</sup>	16/4/2007
025	Cristovan Ferreira de Souza	Rua Benjamim Roriz, Quadra 50, Lote 06 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	45,99 m <sup>2</sup>	19/4/2007
026	Hélio Dourado de Ataíde	Rua Claro Carneiro de Mendonça, Quadra 15, Lote 13 - Setor Mendu II	Residencial Unifamiliar	263,33 m <sup>2</sup>	27/4/2007
027	Maria Eunice da Silva Machado	Rua 19, Quadra 80, Lote 39 - Parque Alvorada I	Residencial Unifamiliar	167,00 m <sup>2</sup>	27/4/2007
028	Laurival Gonçalves Pereira	Avenida 18, Quadra 105, Lote 05 - Mansões de Recreio Estrela D'alva II	Residencial Unifamiliar	160,51 m <sup>2</sup>	27/4/2007
029	José Candido Neto Lequis	Avenida Marginal B, Quadra 20, Lote 02 - Vila Juracy	Comercial	89,00 m <sup>2</sup>	27/4/2007
030	Edvaldo Rodrigues dos Santos	Avenida Lucena de Ranz, Quadra 28, Lote 56 - Jardim do Inglês	Comercial	233,03 m <sup>2</sup>	27/4/2007
041	Blandina Rodrigues dos Santos	Rua Paraná, Quadra 14, Lote 02 - Bairro São Caetano	Residencial Unifamiliar	196,90 m <sup>2</sup>	3/4/2007

**Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - MAIO/2007**

<b>Alvará</b>	<b>Proprietário</b>	<b>Endereço</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Área</b>	<b>Data</b>
031	Mario Ferreira de Souza	Rua 37/35, Quadra 58, Lote 18A - Setor Marquês II	Residencial Unifamiliar	108,90 m²	09/05/2007
032	Elisângela Maura Calarino	Rua 03, Quadra 15, Lote 26 - Setor Marquês II	Residencial Unifamiliar	174,20 m²	15/5/2007
042	Luis Rodrigues da Silva	Rua Castro Moura, Quadra 31, Lote 44 - Jardim do Ingá	Residencial Unifamiliar	106,12 m²	29/5/2007
034	Marcio Sergio Vicente Gomes	Rua Maria Lourença, Quadra 88, Lote 18 - Setor Fumal	Residencial Unifamiliar	208,14 m²	29/5/2007
034	José Gabriel dos Santos Junior	Av. Sebastião Carneiro Mercorça, Quadra 14, Lote 20 - Residencial Alto das Caralbas	Residencial Unifamiliar	229,05 m²	31/5/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - JUNHO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
039	Ranulfo Silva Gomes	Av. Sarah Kubisthcek, Quadra 57, Lote 09 - Parque JK Setor Mandu	Comercial	331,20 m <sup>2</sup>	14/6/2007
044	Maria de Fátima Costa Moreira	Av. Miguel Reale, Quadra 27, Lote 05 - Parque Estrela D'Alva	Residencial Unifamiliar	80,00 m <sup>2</sup>	13/6/2007
045	Elsor dos Santos	Rua Guiomar Ribeiro, Quadra 22, Lote 17 - Jardim do Ingá	Uso Misto	381,38 m <sup>2</sup>	21/6/2007
046	Dirceu Correa Diniz	Praça Antonio Bueno, Quadra sem identificação, Lote B - Centro	Comercial	544,38 m <sup>2</sup>	20/6/2007
047	Etevíno Veríssimo da Silva	Rua 25 de dezembro, Quadra 71, Lote 07 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	70,66 m <sup>2</sup>	22/6/2007
048	Belchior Elias Filho	Rua 13, Quadra 29, Lote 04 - Bairro Industrial de Luziânia, Setor Mandu II	Residencial Unifamiliar	298,29 m <sup>2</sup>	22/6/2007
049	Samara Machado da Silva	Avenida II, Quadra 39, Lote 12 - Parque Alvorada I	Comercial	31,39 m <sup>2</sup>	28/6/2007
050	Adonias Moreira da Silva	Av. Goiás, Quadra F-8, Lote 19, Jardim Marília	Residencial Unifamiliar	146,46 m <sup>2</sup>	28/6/2007
051	Norairi Queiroz dos Reis Silva	Av. Tiradentes, Quadra 06, Lote 04 - Bairro Santa Luzia 2ª Etapa	Residencial Unifamiliar	284,48 m <sup>2</sup>	28/6/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - JULHO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
052	Fladenor Francisco dos Santos	Alameda Santa Maria, Quadra 106, Lote 19 - Setor Fumal	Comercial	279,43 m <sup>2</sup>	2/7/2007
053	Jane Reis Peixoto Rosa	Avenida Joventino Rodrigues, Quadra 88, Lote 8 - Vila Juracy	Comercial	112,20 m <sup>2</sup>	3/7/2007
054	Paróquia Santa Luzia	Avenida Brasil, Área Especial A - Setor Leste	Institucional	698,76 m <sup>2</sup>	6/7/2007
055	Françar Locadora de Carros LTDA	Av. Galvão Rodrigues de Queiroz, Quadra 179, Lote 01 - Parque Estrela D'alva III	Comercial	3454,09 m <sup>2</sup>	12/7/2007
056	Waldívino Pereira de Carvalho	Rua Castro Moura, Quadra 32, Lote 34/35 - Jardim do Ingá	Comercial	590,20 m <sup>2</sup>	16/7/2007
057	Luciene de Ataíde Santos Abud	Esqüina c/ a travessia p/ a Rua Goiás, Centro	Comercial	231,88 m <sup>2</sup>	16/7/2007
058	Lazaro José de Oliveira	Rua Abira Pimentel, Quadra 67, Lote 36 - Jardim do Ingá	Residencial Unifamiliar	200,94 m <sup>2</sup>	16/7/2007
059	Divino Alves Borba	Chácaras 01/02, Loteamento Brito	Comercial	365,70 m <sup>2</sup>	17/7/2007
060	Aljagir Cadore	Rua 17, Quadra 43, Lote 20 - Bairro Industrial de Luziânia, Setor Mandu II	Uso Misto	215,86 m <sup>2</sup>	18/7/2007
061	Neuza Cassiana Lima Damasceno	Rua 01, Quadra 13, Lote 10 - Parque Estrela D'alva IX	Comercial	568,00 m <sup>2</sup>	20/7/2007
062	Antonio Dantas	Rua 03, Quadra 08, Lote 38 - Jardim Zuleika	Residencial Unifamiliar	57,80 m <sup>2</sup>	26/7/2007
063	Gilmas Aparecida Braz	Rua José Carneiro, Quadra 84, Lote 18 - Setor Fumal	Residencial Unifamiliar	187,01 m <sup>2</sup>	30/7/2007
064	Maria da Glória Vieira Caixeta	Av. Tiradentes, Quadra 01, Lote 02 - Setor Leste	Residencial Unifamiliar	127,72 m <sup>2</sup>	30/7/2007
065	Maria Aparecida Esteves de Matos	Rua Água Marinha, Quadra 43, Lote 14 - Bairro Engenheiro Joffe Mozart Parada	Residencial Unifamiliar	144,16 m <sup>2</sup>	31/7/2007
065	Eliana Adelia Roriz Teodoro	Rua Senador Gonzaga Jaime, Quadra 59, Lote 06 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	155,54 m <sup>2</sup>	31/7/2007
066	Eliana Adelia Roriz Teodoro	Rua Senador Gonzaga Jaime, Quadra 59, Lote 06 - Setor Viegas	Residencial Unifamiliar	155,54 m <sup>2</sup>	31/7/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - AGOSTO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
068	Luis Lima de Carvalho	Rua Epaminondas Roriz, Quadra 16, Lote 39 - Jardim do Ingá	Residência Unifamiliar	92,28 m²	6/8/2007
069	Jucleuda Mendes da Silva Soares	Rua 13, Quadra 36, Lote 01 - Parque Estrela D'alva IX	Residência Unifamiliar	129,15 m²	6/8/2007
070	Avaro Chaves Cerqueira	Av. Lucena Roriz, Quadra 95, Lote 27 - Jardim do Ingá	Uso Misto	385,66 m²	9/8/2007
071	Suporte Incorporadora LTDA	Rua Manoel Elias, Lotes 05, 08 e 17 - Setor Aeroporto	Residência Multifamiliar	5218,35 m²	9/8/2007
072	Fabrizio de Freitas Carvalho Nascimento	Rua 08/Rua do contorno, Quadra 50, Lote 01 - Setor Leste	Uso Misto	230,08 m²	9/8/2007
073	Comercial de Alimentos SUPERMAX LTDA	Av. Lucena Roriz, Quadra 138, Lote 18 - Parque Estrela D'alva IX	Comercial	270,00 m²	14/8/2007
074	Carios Sarkr Khouri	Avenida Assis Chateaubriand, Quadra 01, Lote 06 - Via Águas Claras	Uso Misto	369,30 m²	14/8/2007
075	Abracor Alumínio LTDA	Rua Amazonas, Quadra 06, Lote 08/09 - Chácara Vera Cruz	Comercial	548,00 m²	21/8/2007
076	Congregação Cristã do Brasil	Rua 165, Quadra 318, Lote 18 - Parque Estrela D'alva IX	Institucional	309,90 m²	28/8/2007
078	Lourival Pereira Ramos	Rua Brasil, Quadra 70, Lote 41 - Jardim do Ingá	Uso Misto	130,00 m²	31/8/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia - SETEMBRO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
079	Rogério Antonio Carneiro	Rua Delfino Machado, Quadra 03, Lote 02 - Residência Unifamiliar	Residência Unifamiliar	137,96 m²	4/9/2007
080	Maria Tereza Medina	Rua 03, Quadra 08, Lote 39 - Jardim Zuleika	Residência Unifamiliar	125,56 m²	19/9/2007
081	Aparecida de Fátima Ribeiro Silva	Rua 04, Quadra 02, Lote 14 - Parque Sol Nascente	Comercia	184,45 m²	11/9/2007
082	Antonio Pinto Afonso	Av. Prefeito José R. dos Reis, Quadra 03, Lote 25 - Jardim do Ingá	Comercia	110,00 m²	24/9/2007
083	Viviane Reis de Oliveira	Rua sem denominação, Quadra 09 - Lote 38 - Pasto da Praia	Residência Unifamiliar	224,66 m²	13/8/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia -OUTUBRO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
040	Igreja Evangélica Assembléia de Deus	Avenida Danton Jobim, Quadra 35, Lote 25 - Jardim do Ingá	Institucional	791,25 m <sup>2</sup>	3/10/2007
084	Idevino Assis	Rua Florentino Chaves, Quadra 66, Lote B - Setor Viegas	Residência Multifamiliar	4.277,79m <sup>2</sup>	2/10/2007
085	Cristiano Abreu dos Santos	Av. Marginal, Quadra 28, Lote 04 - Vila Juracy	Comercial	216,00 m <sup>2</sup>	2/10/2007
086	Associação Brasileira da Igreja de Jesus	Rua Senador Pinheiro Machado, Quadra 18, Lote 04 - Jardim do Ingá	Institucional	534,20 m <sup>2</sup>	5/10/2007
087	Lazaro Ferreira da Silva	Av. Klélio Dias Maciel, Quadra 139, Lote 01 - Parque Estrela D'Alva II	Comercial	199,74 m <sup>2</sup>	8/10/2007
088	Gerson Sardinha Ribeiro	Rua do Motor, Quadra 03, Lote 07 - Setor Rosário	Residência Unitamiliar	186,52 m <sup>2</sup>	10/10/2007
090	Rckobras Embalagens Indústria e Comércio LTDA	Rua Brasília, Quadra 58, Lote 38 - Jardim do Ingá	Comercial	480,00 m <sup>2</sup>	10/10/2007
091	Rckobras Embalagens Indústria e Comércio LTDA	Avenida Lucena Roriz, Quadra 26, Lote 20 - Parque Estrela D'Alva IX	Comercial	556,00 m <sup>2</sup>	10/10/2007
093	Carlos Moreira Soares	Av. Cardia Arco Verde, Quadra 10, Lote 01 D, Bairro Santa Luzia	Residência Unitamiliar	100,30 m <sup>2</sup>	11/10/2007
094	Carlos Antonio Alves Batista	Rua João Leite, Quadra 71, Lote 33 - Setor Viegas	Residência Unitamiliar	123,70 m <sup>2</sup>	15/10/2007
095	Connect Tecnologia e Telecomunicações LTDA	Rua 21 de Abril, Quadra 15, lote 25 - Setor Norte	Comercial	60,00 m <sup>2</sup>	19/10/2007
096	Floverante Malagóli Neto	Rua 01, Quadra 02, Lote 02 - Parque da Saudade	Residência Unitamiliar	110,41 m <sup>2</sup>	22/10/2007
097	Marcos Sergio Vicente Gomes	Rua Maria Lourença, Quadra 88, Lote 18 - Setor Fumal	Residência Unitamiliar	151,55 m <sup>2</sup>	22/10/2007
098	Joao Rodrigues da Silva	Rua 20, Quadra 68, Lote 21 - Parque Alvorada	Residência Unitamiliar	157,86 m <sup>2</sup>	22/10/2007
099	Geraldo Afonso Pinto	Rua Avenida Brasil, Quadra 22, Lote 14 - Setor Leste	Residência Unitamiliar	173,44 m <sup>2</sup>	23/10/2007
100	Maria Gomes da Silva da Santos	Rua Castro Alves, Quadra 74, Lote 23 - Parque Estrela D'Alva	Residência Unitamiliar	143,99 m <sup>2</sup>	24/10/2007
101	Joselma Alves Ferreira do Nascimento	Rua 03, Quadra 06, Lote 16 - Bairro Industrial de Luziânia, Setor Mandu II	Residência Unitamiliar	119,02 m <sup>2</sup>	30/10/2007

## Pesquisa Professor Benny - Alvarás de construção - Cidade de Luziânia -NOVEMBRO/2007

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
103	Marcos Monteiro da Silva	Rua sem denominação, Área 11, Lote 29 - Pasto da Praia	Residência Unifamiliar	132,75 m²	6/1/2007
105	Elizena de Lima Meireles	Rua 12, Quadra 21, Lote 07 - Parque Sol Nascente	Residência Unifamiliar	212,38 m²	7/11/2007
106	Edifício Residência Santa Luzia	Rua Santíssimo Sacramento, Lote A Bairro Centro	Residência Multifamiliar	4.439,11 m²	8/11/2007
108	Deici do Rosário Leite Souza	Rua 19, Quadra 41, Lote 07 - Parque JK Setor Mandu	Residência Unifamiliar	88,31 m²	12/11/2007
109	Ana Cristina Vieira	Rua 19, Quadra 41, Lote 07 - Parque JK Setor Mandu	Residência Unifamiliar	88,31 m²	12/11/2007
109	Daniel Pereira Sobrinho	Avenida Tiradentes, Quadra 31, Lote 11 - Bairro São Caetano	Residência Unifamiliar	69,97 m²	12/11/2007
110	Carlos Fernando Barbosa Mendes	Praça Dr. Raimundo de Araújo Meis, Lote 113 - Bairro Centro	Comercial	1.731,04 m²	14/11/2007

## - Alvarás de construção - Cidade de Luanda

Alvará	Proprietário	Endereço	Tipologia	Área	Data
--------	--------------	----------	-----------	------	------

**SEM REGISTROS**

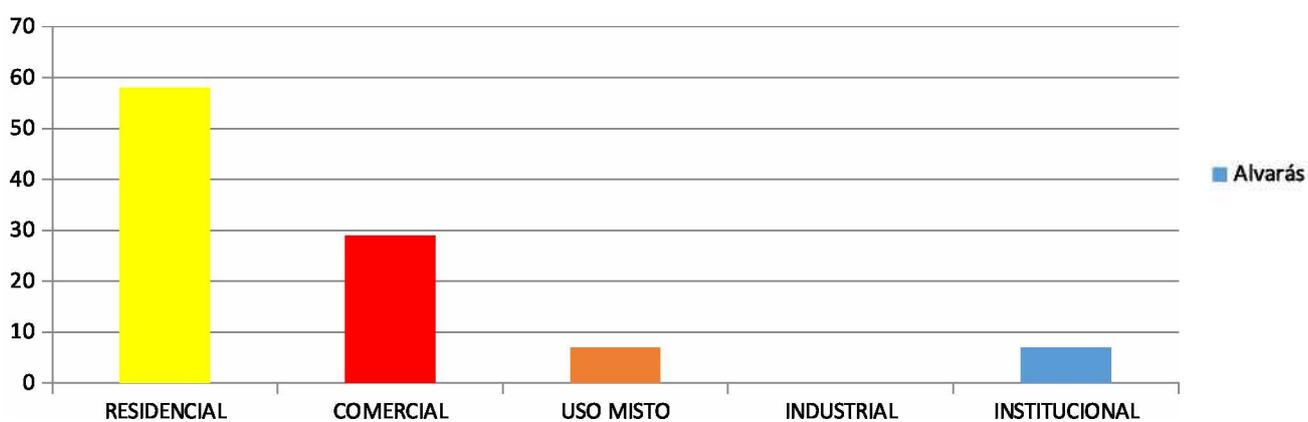
### QUANTITATIVO GERAL - ANO 2007

ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
Alvarás	58	29	7	0	7
Total de alvarás	81				

### PORCENTAGEM - ANO 2007

ALVARÁS	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL
%	71%	35%	8%	0	8%
Total de alvarás	81 (100%)				

### Alvarás 2007

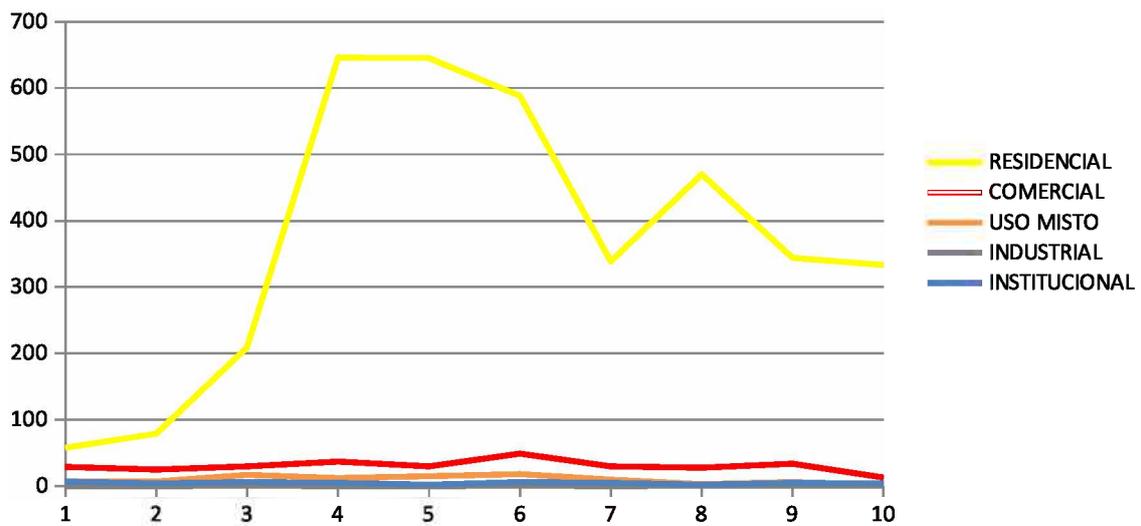


Pesquisa: Uso da terra						
Cidade: Luziânia, Goiás						
Dados: Prefeitura de Luziânia						
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)						
Anos: 2007 a 2016						
Anos/Usos	RESIDENCIAL	COMERCIAL	USO MISTO	INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL	
2007	58	29	7	0	7	
2008	79	25	7	0	4	
2009	209	30	17	1	6	
2010	646	37	12	0	5	
2011	645	30	15	0	2	
2012	588	49	18	1	6	
2013	339	30	10	0	5	
2014	470	28	3	1	2	
2015	344	34	6	1	5	
2016	333	13	1	1	4	
TOTAL	3711	305	96	5	46	4163
Total de alvarás emitidos nos 10 anos de pesquisa = 4163						
% na década	89%	7%	2%	0,10%	1%	

obs: quantidade unitária de alvarás emitidas por ano.

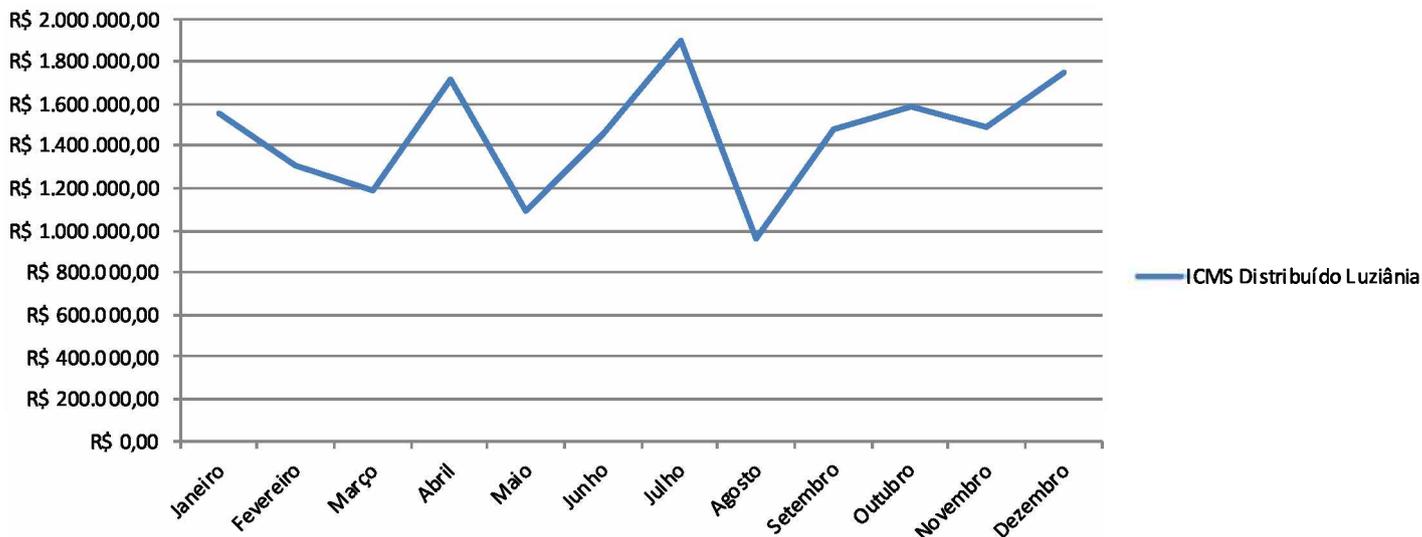
gráfico de linhas

### Alvarás emitidos entre 2007 e 2016



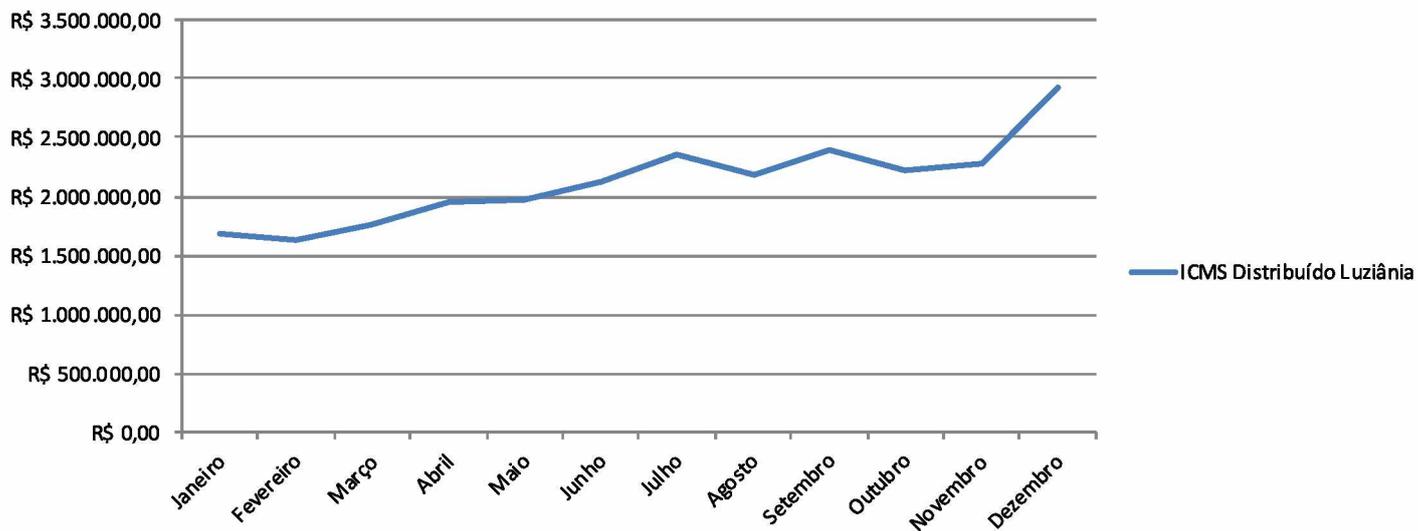
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2007		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 83.933.057,90	R\$ 1.558.285,11
Fevereiro	R\$ 70.649.811,65	R\$ 1.306.203,90
Março	R\$ 65.165.598,42	R\$ 1.189.827,43
Abril	R\$ 93.442.742,99	R\$ 1.720.332,83
Maiο	R\$ 59.223.681,05	R\$ 1.090.289,49
Junho	R\$ 79.167.832,87	R\$ 1.457.455,10
Julho	R\$ 103.146.853,09	R\$ 1.898.901,38
Agosto	R\$ 52.195.215,40	R\$ 960.345,98
Setembro	R\$ 80.252.879,05	R\$ 1.476.477,00
Outubro	R\$ 86.099.894,22	R\$ 1.584.738,98
Novembro	R\$ 80.982.270,26	R\$ 1.490.544,93
Dezembro	R\$ 94.916.607,87	R\$ 1.747.017,81
Média	R\$ 79.098.037,06	R\$ 1.456.701,66

### ICMS Distribuído Luziânia



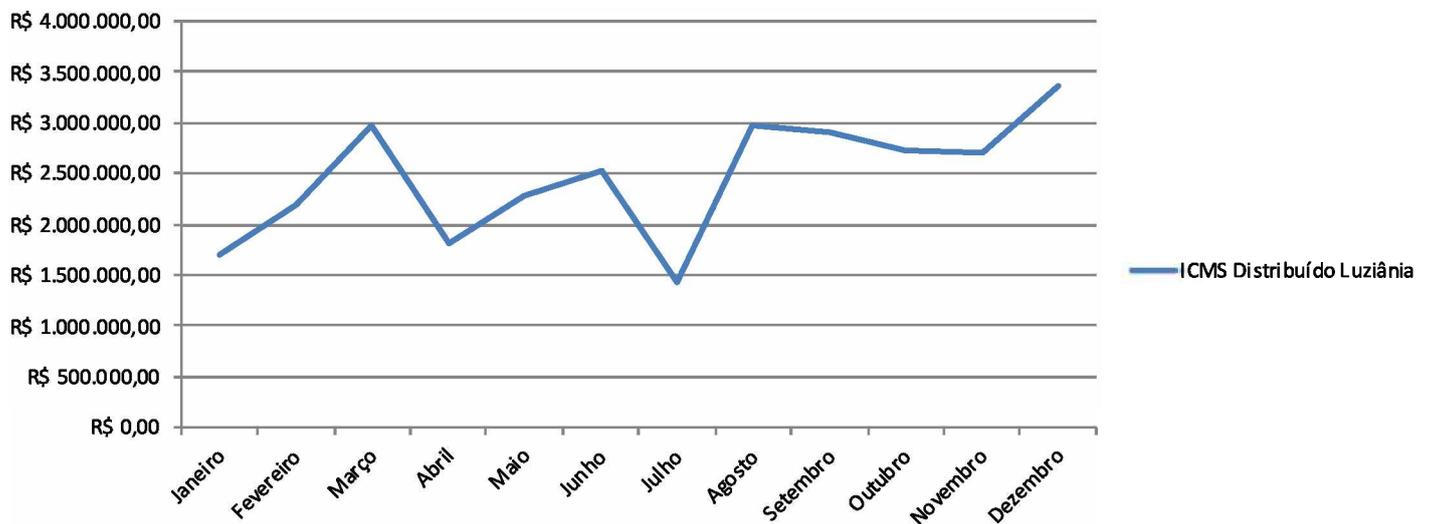
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2008		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 81.266.923,42	R\$ 1.688.731,14
Fevereiro	R\$ 75.174.706,65	R\$ 1.629.699,99
Março	R\$ 81.387.784,71	R\$ 1.763.882,35
Abril	R\$ 89.876.381,69	R\$ 1.949.634,84
Maió	R\$ 91.205.488,29	R\$ 1.979.329,47
Junho	R\$ 98.336.734,39	R\$ 2.134.090,83
Julho	R\$ 108.582.337,85	R\$ 2.356.439,56
Agosto	R\$ 100.439.314,59	R\$ 2.179.720,75
Setembro	R\$ 110.008.448,28	R\$ 2.387.388,82
Outubro	R\$ 102.611.977,82	R\$ 2.226.871,60
Novembro	R\$ 104.703.165,60	R\$ 2.275.254,28
Dezembro	R\$ 134.736.010,78	R\$ 2.924.023,12
Média	R\$ 98.194.106,17	R\$ 2.124.588,90

### ICMS Distribuído Luziânia



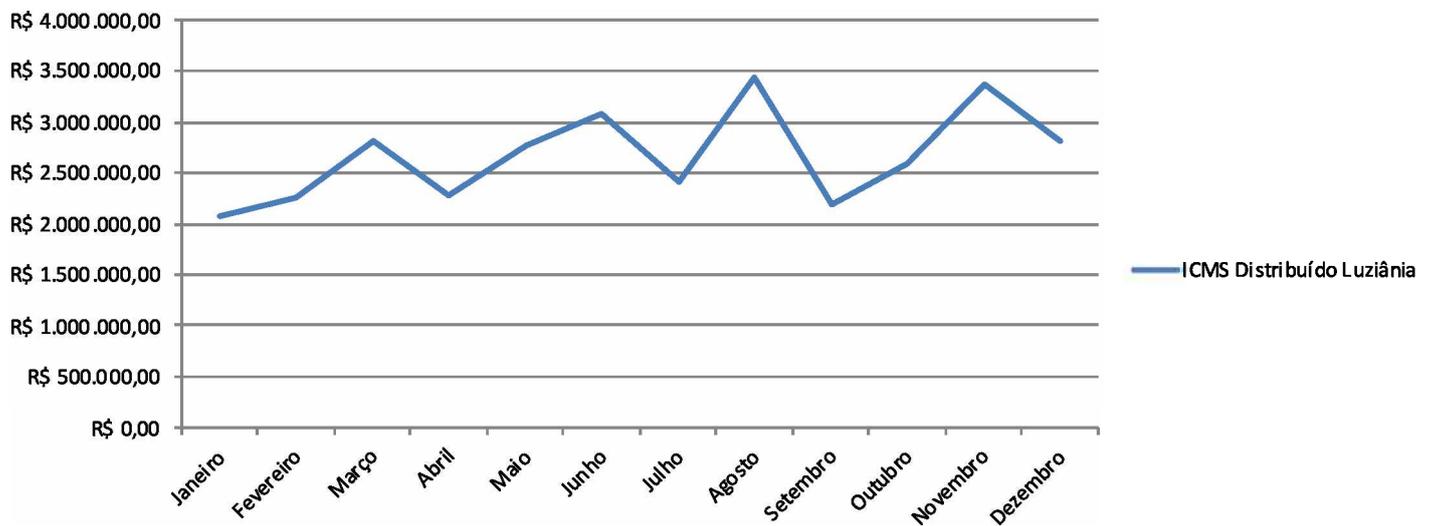
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2009		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 68.476.068,44	R\$ 1.699.156,23
Fevereiro	R\$ 87.532.081,70	R\$ 2.185.984,02
Março	R\$ 119.456.509,00	R\$ 2.983.249,28
Abril	R\$ 72.769.114,32	R\$ 1.817.300,79
Maiο	R\$ 91.403.060,14	R\$ 2.282.655,97
Junho	R\$ 101.186.506,92	R\$ 2.526.983,05
Julho	R\$ 57.287.103,98	R\$ 1.430.660,52
Agosto	R\$ 118.677.588,33	R\$ 2.963.796,89
Setembro	R\$ 115.955.338,14	R\$ 2.899.435,63
Outubro	R\$ 109.479.283,38	R\$ 2.736.040,38
Novembro	R\$ 108.561.437,64	R\$ 2.713.182,36
Dezembro	R\$ 134.666.642,92	R\$ 3.363.604,19
Média	R\$ 98.787.561,24	R\$ 2.466.837,44

### ICMS Distribuído Luziânia



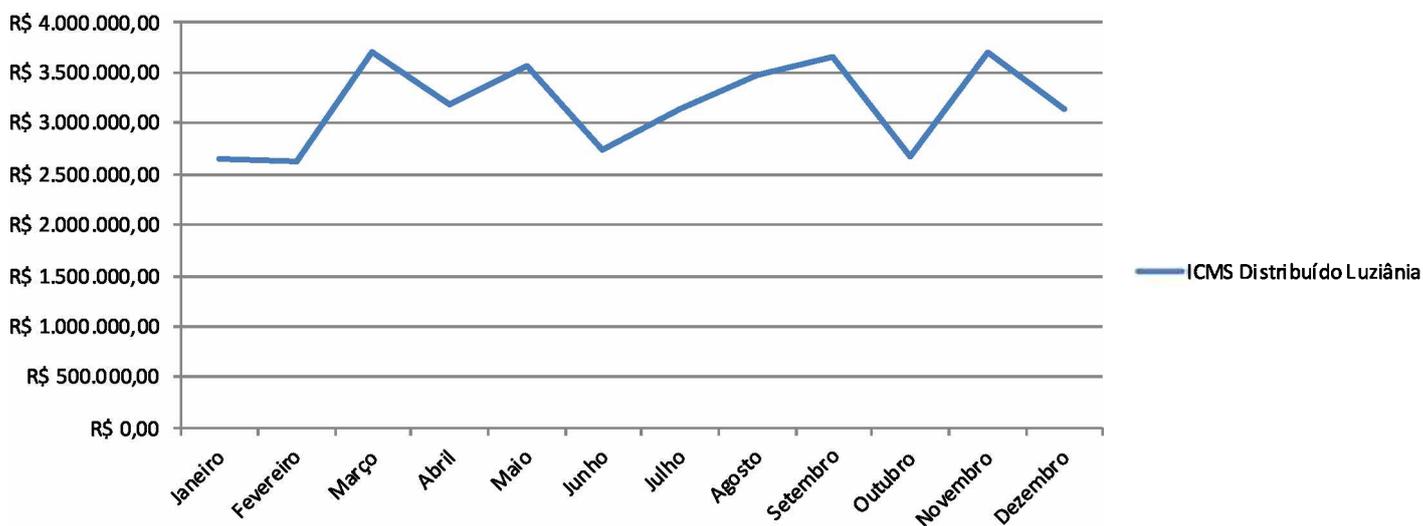
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2010		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 93.107.165,79	R\$ 2.074.764,65
Fevereiro	R\$ 102.598.527,61	R\$ 2.256.687,45
Março	R\$ 127.626.036,67	R\$ 2.807.175,52
Abril	R\$ 103.714.576,33	R\$ 2.281.235,30
Maiο	R\$ 125.438.092,80	R\$ 2.759.050,99
Junho	R\$ 139.516.519,72	R\$ 3.068.710,50
Julho	R\$ 109.968.619,79	R\$ 2.418.794,98
Agosto	R\$ 156.210.137,07	R\$ 3.435.891,95
Setembro	R\$ 99.743.658,70	R\$ 2.193.893,69
Outubro	R\$ 117.482.839,76	R\$ 2.584.072,66
Novembro	R\$ 152.878.564,63	R\$ 3.362.612,95
Dezembro	R\$ 128.246.768,08	R\$ 2.820.828,70
Média	R\$ 121.377.625,58	R\$ 2.671.976,61

### ICMS Distribuído Luziânia



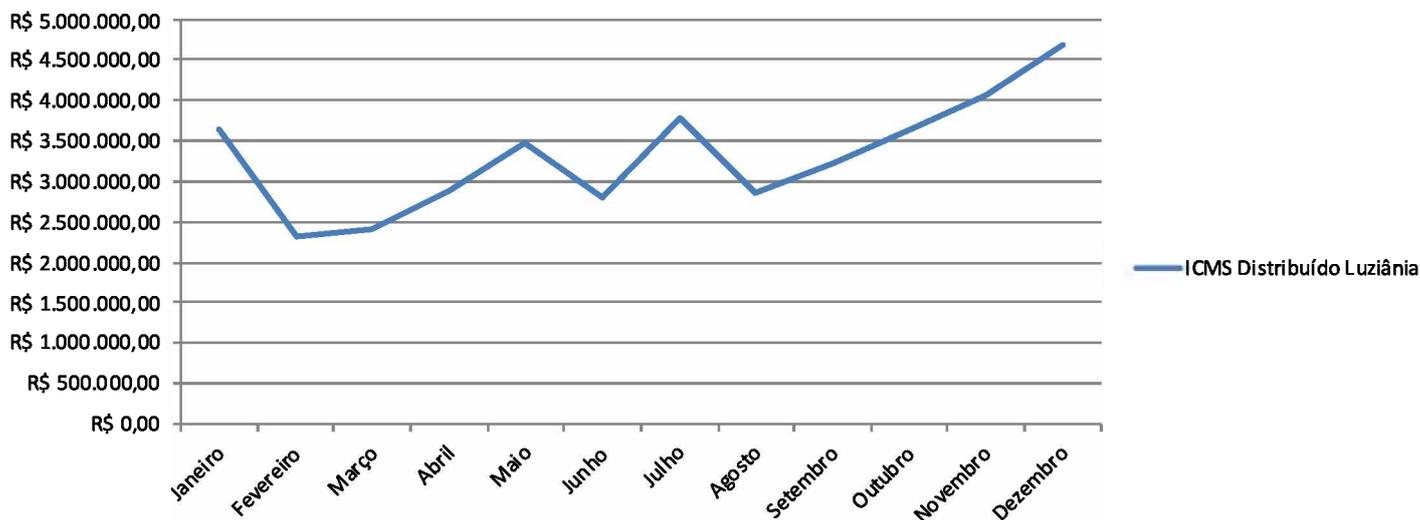
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2011		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 117.162.128,51	R\$ 2.659.144,26
Fevereiro	R\$ 115.376.381,30	R\$ 2.625.849,91
Março	R\$ 162.739.369,57	R\$ 3.703.783,68
Abril	R\$ 139.664.690,89	R\$ 3.178.627,30
Maiο	R\$ 156.513.916,63	R\$ 3.562.098,66
Junho	R\$ 120.377.006,36	R\$ 2.739.659,08
Julho	R\$ 137.610.567,29	R\$ 3.131.877,52
Agosto	R\$ 156.431.706,60	R\$ 3.469.738,44
Setembro	R\$ 160.595.330,74	R\$ 3.654.987,53
Outubro	R\$ 117.333.862,85	R\$ 2.670.400,21
Novembro	R\$ 162.434.868,82	R\$ 3.696.853,96
Dezembro	R\$ 157.443.450,57	R\$ 3.132.257,15
Média	R\$ 141.973.606,68	R\$ 3.185.439,81

### ICMS Distribuído Luziânia



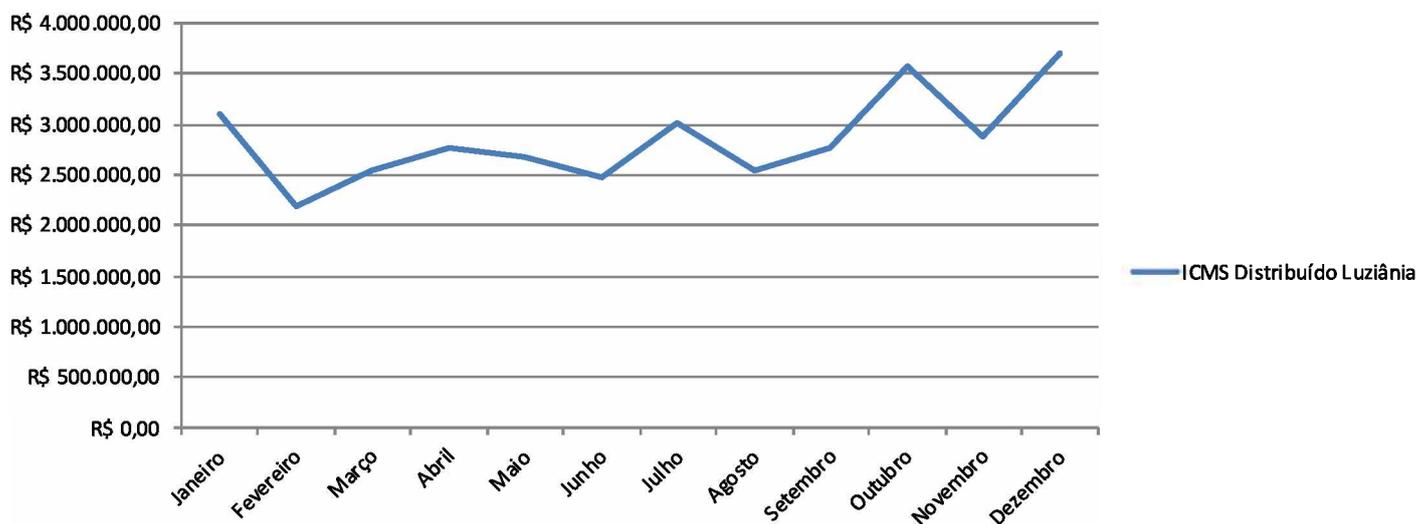
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2012		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 173.452.500,97	R\$ 3.651.008,79
Fevereiro	R\$ 111.726.131,70	R\$ 2.318.869,43
Março	R\$ 116.753.421,00	R\$ 2.423.210,53
Abril	R\$ 138.996.294,92	R\$ 2.884.860,09
Maiο	R\$ 166.877.990,26	R\$ 3.463.543,08
Junho	R\$ 135.163.218,27	R\$ 2.805.304,81
Julho	R\$ 182.203.602,33	R\$ 3.781.625,27
Agosto	R\$ 137.869.899,88	R\$ 2.861.481,83
Setembro	R\$ 155.232.180,19	R\$ 3.221.834,96
Outubro	R\$ 175.771.937,61	R\$ 3.648.136,44
Novembro	R\$ 195.797.645,67	R\$ 4.063.768,86
Dezembro	R\$ 225.818.595,90	R\$ 4.686.851,95
Média	R\$ 159.638.618,23	R\$ 3.317.541,34

### ICMS Distribuído Luziânia



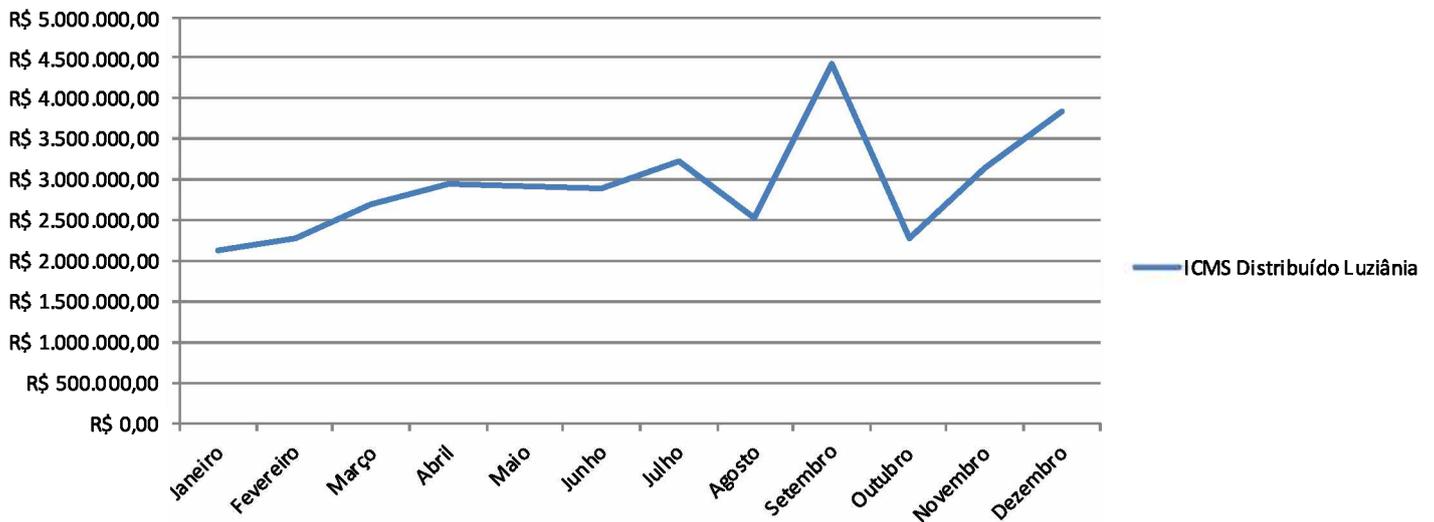
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2013		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 203.451.630,11	R\$ 3.107.489,49
Fevereiro	R\$ 153.266.537,40	R\$ 2.190.175,45
Março	R\$ 177.472.204,93	R\$ 2.536.073,90
Abril	R\$ 193.625.038,44	R\$ 2.766.897,54
Mai	R\$ 186.851.697,82	R\$ 2.670.106,65
Junho	R\$ 137.077.187,54	R\$ 2.473.269,20
Julho	R\$ 211.744.667,25	R\$ 3.025.826,64
Agosto	R\$ 178.402.116,26	R\$ 2.549.362,29
Setembro	R\$ 194.375.234,95	R\$ 2.777.617,83
Outubro	R\$ 250.296.919,63	R\$ 3.576.737,48
Novembro	R\$ 201.570.927,17	R\$ 2.880.444,11
Dezembro	R\$ 259.242.282,40	R\$ 3.704.566,51
Média	R\$ 195.614.703,66	R\$ 2.854.880,59

### ICMS Distribuído Luziânia



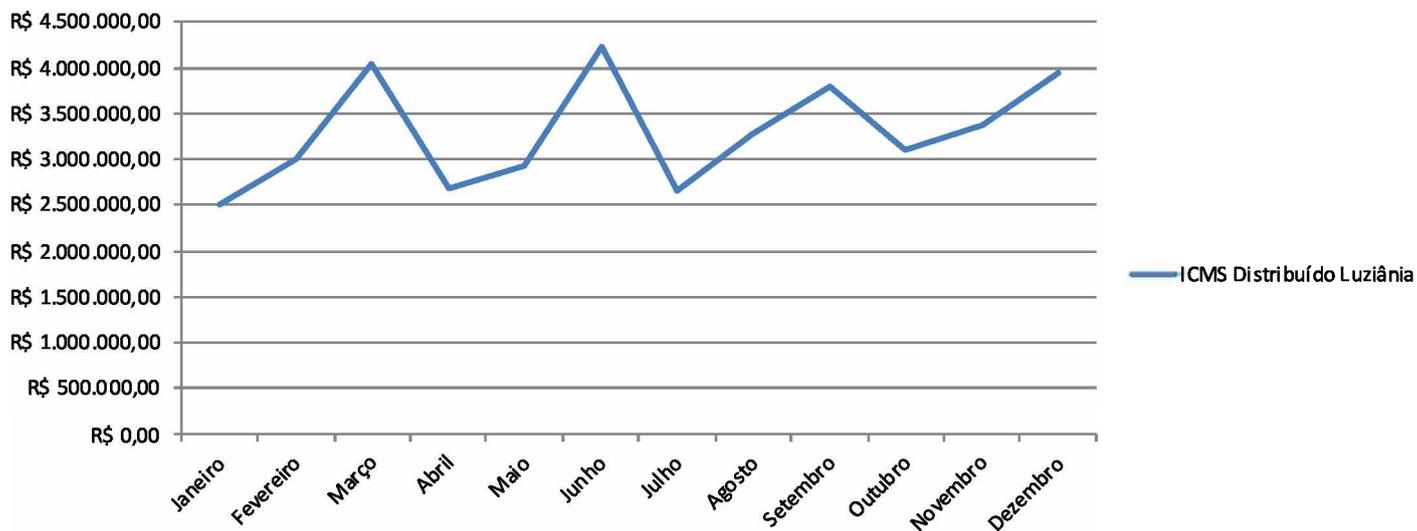
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2014		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 152.003.936,29	R\$ 2.131.589,66
Fevereiro	R\$ 162.909.329,51	R\$ 2.284.085,24
Março	R\$ 192.714.395,67	R\$ 2.701.969,91
Abril	R\$ 210.587.973,16	R\$ 2.952.568,05
Maiο	R\$ 208.631.654,93	R\$ 2.925.139,31
Junho	R\$ 206.294.943,61	R\$ 2.892.377,23
Julho	R\$ 230.399.799,78	R\$ 3.230.341,58
Agosto	R\$ 180.801.947,44	R\$ 2.534.950,33
Setembro	R\$ 315.944.056,98	R\$ 4.429.722,71
Outubro	R\$ 162.299.256,18	R\$ 2.275.531,65
Novembro	R\$ 223.659.828,76	R\$ 3.135.843,20
Dezembro	R\$ 274.987.853,45	R\$ 3.855.942,49
Média	R\$ 210.102.914,65	R\$ 2.945.838,45

### ICMS Distribuído Luziânia



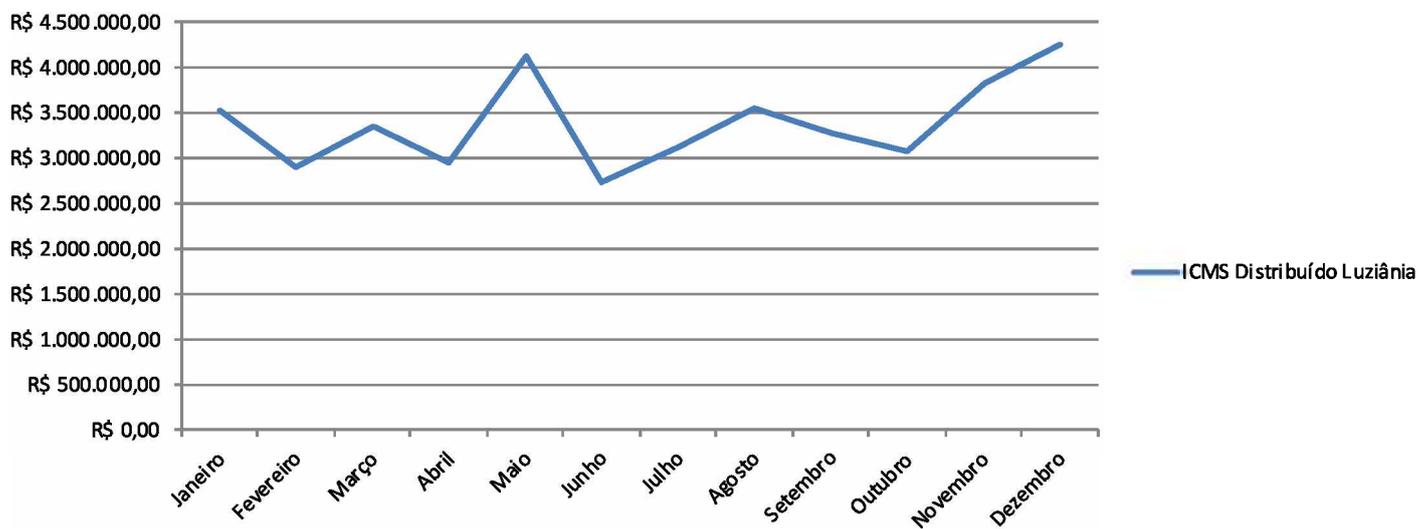
Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2015		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 162.464.200,82	R\$ 2.504.018,71
Fevereiro	R\$ 196.723.303,62	R\$ 3.003.189,02
Março	R\$ 265.635.297,70	R\$ 4.031.583,21
Abril	R\$ 176.182.021,54	R\$ 2.673.938,62
Maiο	R\$ 193.384.703,81	R\$ 2.935.026,08
Junho	R\$ 278.507.284,43	R\$ 4.226.943,12
Julho	R\$ 174.731.337,60	R\$ 2.651.921,39
Agosto	R\$ 214.926.190,87	R\$ 3.261.964,17
Setembro	R\$ 249.590.309,31	R\$ 3.788.066,23
Outubro	R\$ 204.593.293,30	R\$ 3.105.140,37
Novembro	R\$ 222.326.032,37	R\$ 3.374.272,57
Dezembro	R\$ 260.297.284,08	R\$ 3.950.567,45
Média	R\$ 216.613.438,29	R\$ 3.292.219,25

### ICMS Distribuído Luziânia

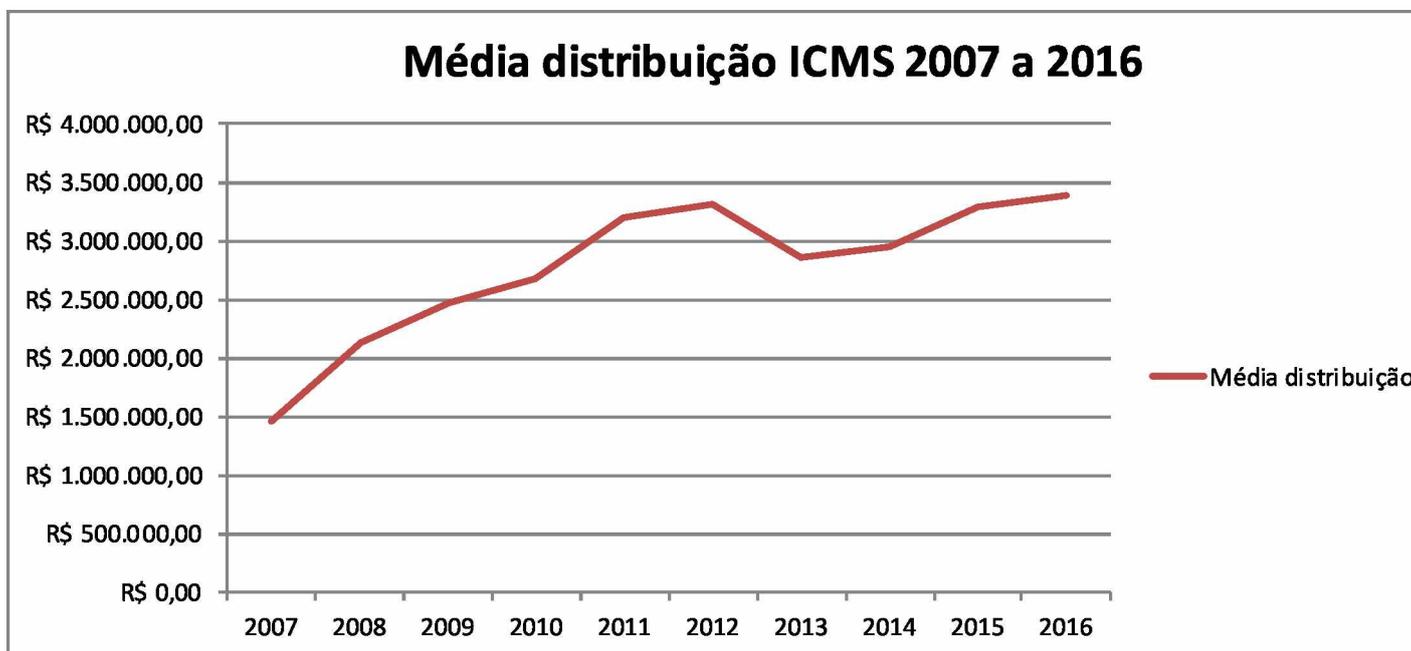


Pesquisa: ICMS		
Cidade: Luziânia, Goiás		
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás		
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)		
Ano: 2016		
Mês	Valor do bolão(GO)	Valor distribuído(Para Luziânia)
Janeiro	R\$ 240.456.512,68	R\$ 3.510.894,11
Fevereiro	R\$ 200.107.680,99	R\$ 2.883.593,40
Março	R\$ 231.262.987,54	R\$ 3.332.547,86
Abril	R\$ 204.245.897,22	R\$ 2.943.225,96
Maio	R\$ 286.779.450,70	R\$ 4.132.551,67
Junho	R\$ 189.327.435,98	R\$ 2.729.014,53
Julho	R\$ 215.468.642,61	R\$ 3.108.939,90
Agosto	R\$ 246.539.653,06	R\$ 3.554.092,85
Setembro	R\$ 227.272.905,05	R\$ 3.275.329,81
Outubro	R\$ 212.691.352,51	R\$ 3.065.188,64
Novembro	R\$ 265.366.623,03	R\$ 3.824.315,14
Dezembro	R\$ 294.826.444,65	R\$ 4.248.873,59
Média	R\$ 234.528.798,84	R\$ 3.384.047,29

### ICMS Distribuído Luziânia

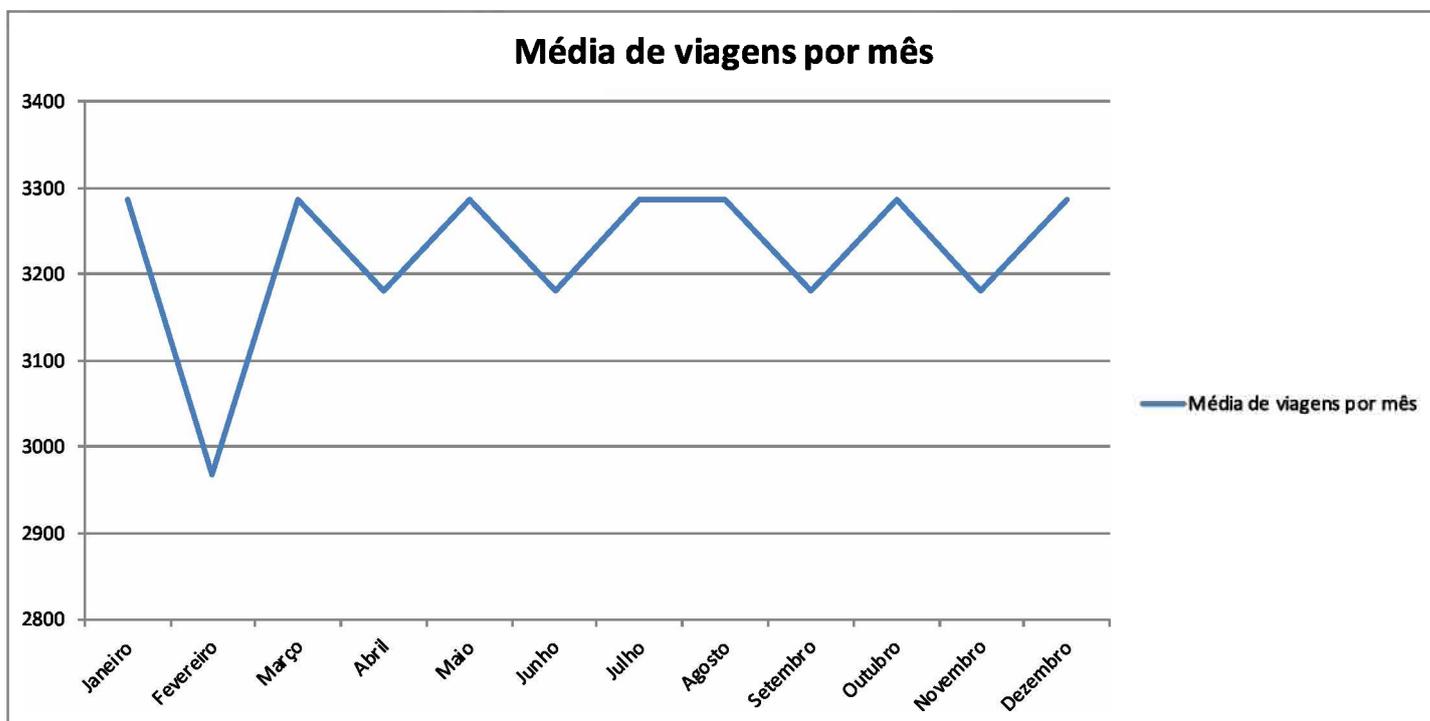


Pesquisa: ICMS	
Cidade: Luziânia, Goiás	
Dados: Secretaria de Fazenda do Estado de Goiás	
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)	
Anos: 2007 - 2016	
Anos: 2007 - 2016	Média distribuição de ICMS
2007	R\$ 1.456.701,66
2008	R\$ 2.124.588,90
2009	R\$ 2.466.837,44
2010	R\$ 2.671.976,61
2011	R\$ 3.185.439,81
2012	R\$ 3.317.541,34
2013	R\$ 2.854.880,59
2014	R\$ 2.945.838,45
2015	R\$ 3.292.219,25
2016	R\$ 3.384.047,29
Média dos dez anos	R\$ 2.770.007,13

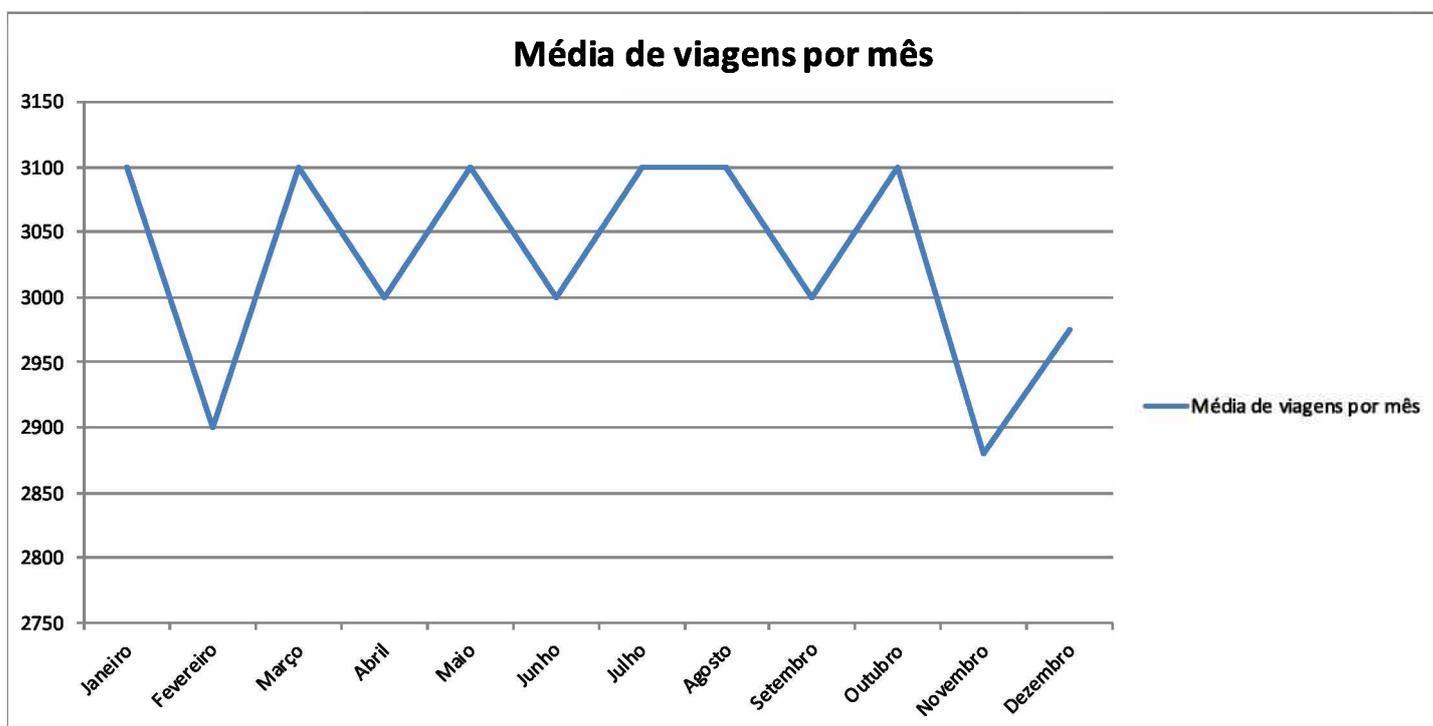


de ICMS

Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2007			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	3286	3286	3286
Fevereiro	2968	2968	2968
Março	3286	3286	3286
Abril	3180	3180	3180
Maio	3286	3286	3286
Junho	3180	3180	3180
Julho	3286	3286	3286
Agosto	3286	3286	3286
Setembro	3180	3180	3180
Outubro	3286	3286	3286
Novembro	3180	3180	3180
Dezembro	3286	3286	3286
Média de viagens no ano			3224,17

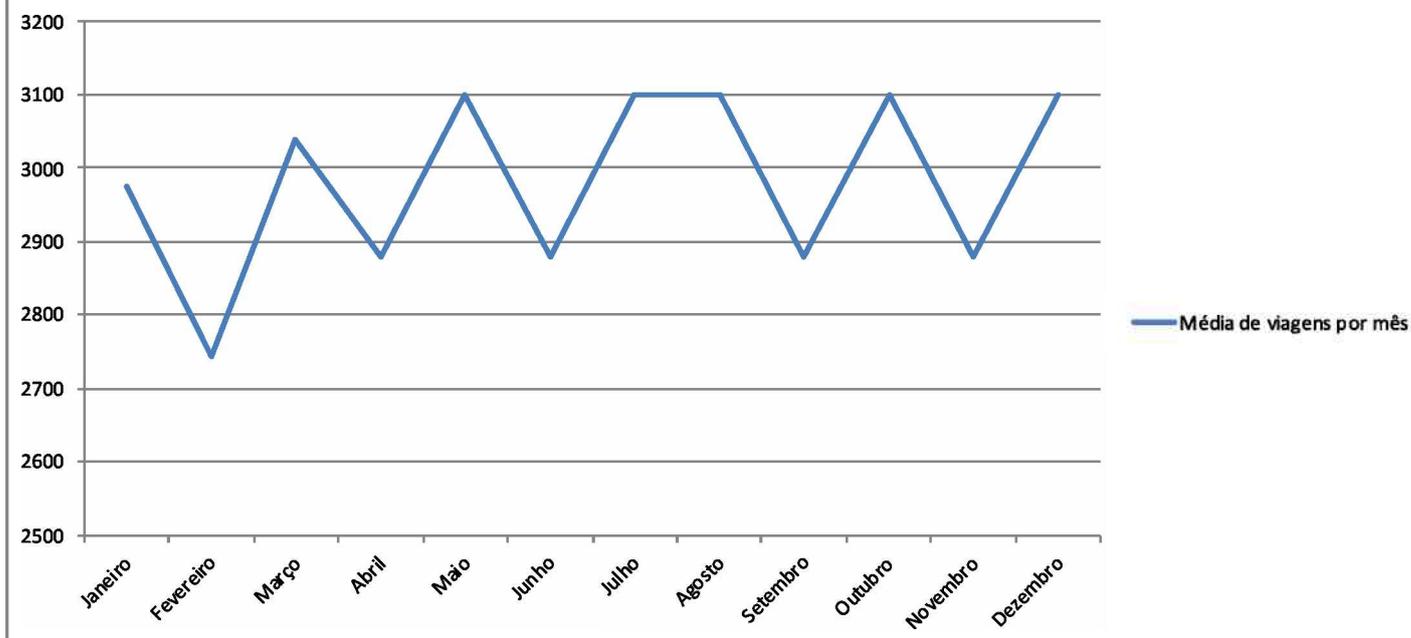


Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2008			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	3100	3100	3100
Fevereiro	2900	2900	2900
Março	3100	3100	3100
Abril	3000	3000	3000
Maiο	3100	3100	3100
Junho	3000	3000	3000
Julho	3100	3100	3100
Agosto	3100	3100	3100
Setembro	3000	3000	3000
Outubro	3100	3100	3100
Novembro	2880	2880	2880
Dezembro	2976	2976	2976
Média de viagens no ano	3029,67		

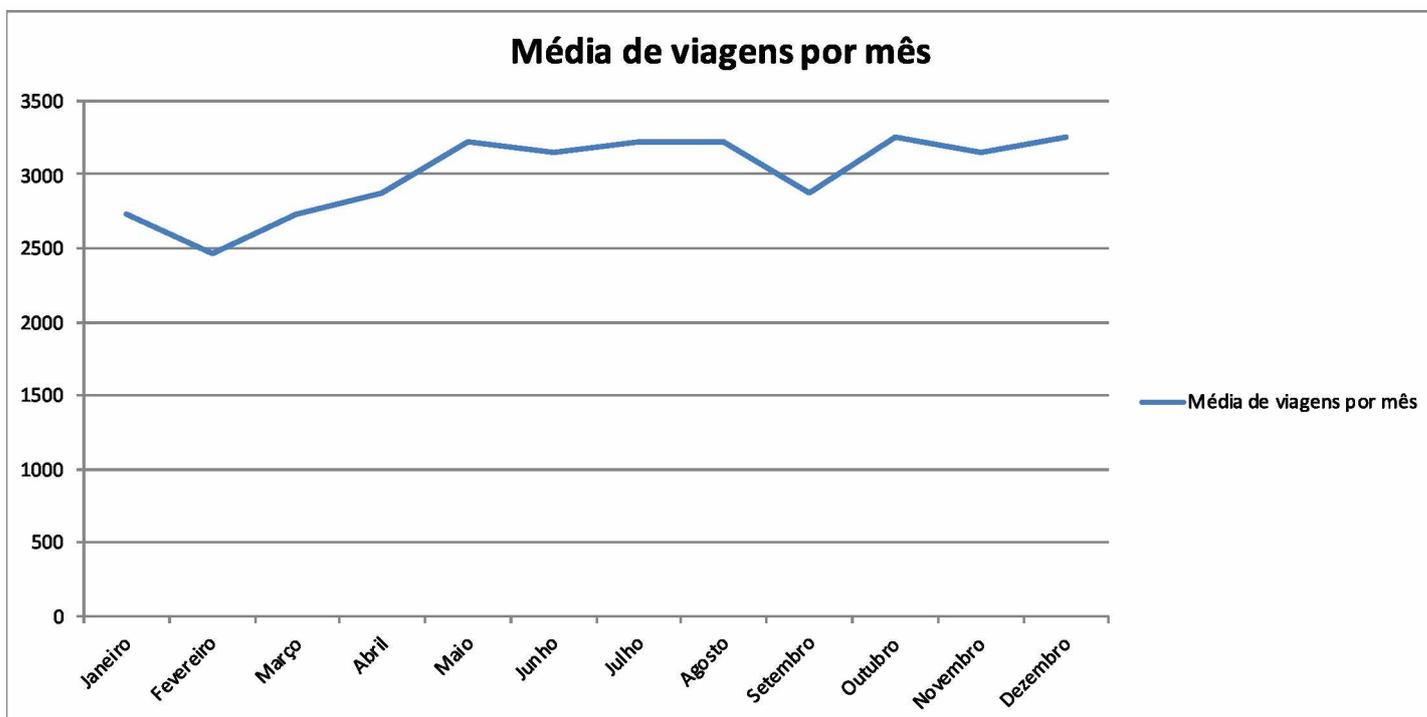


Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2009			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	2976	2976	2976
Fevereiro	2744	2744	2744
Março	3038	3038	3038
Abril	2880	2880	2880
Maio	3100	3100	3100
Junho	2880	2880	2880
Julho	3100	3100	3100
Agosto	3100	3100	3100
Setembro	2880	2880	2880
Outubro	3100	3100	3100
Novembro	2880	2880	2880
Dezembro	3100	3100	3100
Média de viagens no ano	2981,50		

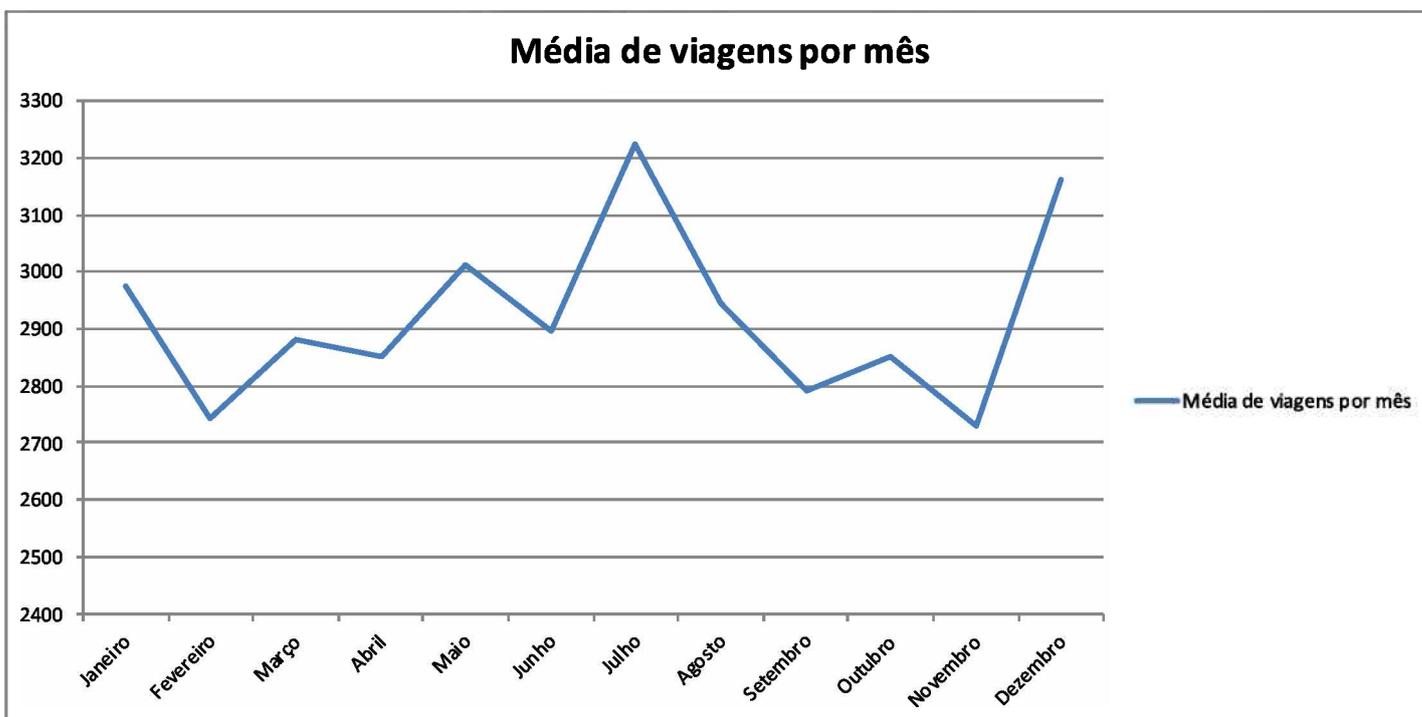
**Média de viagens por mês**



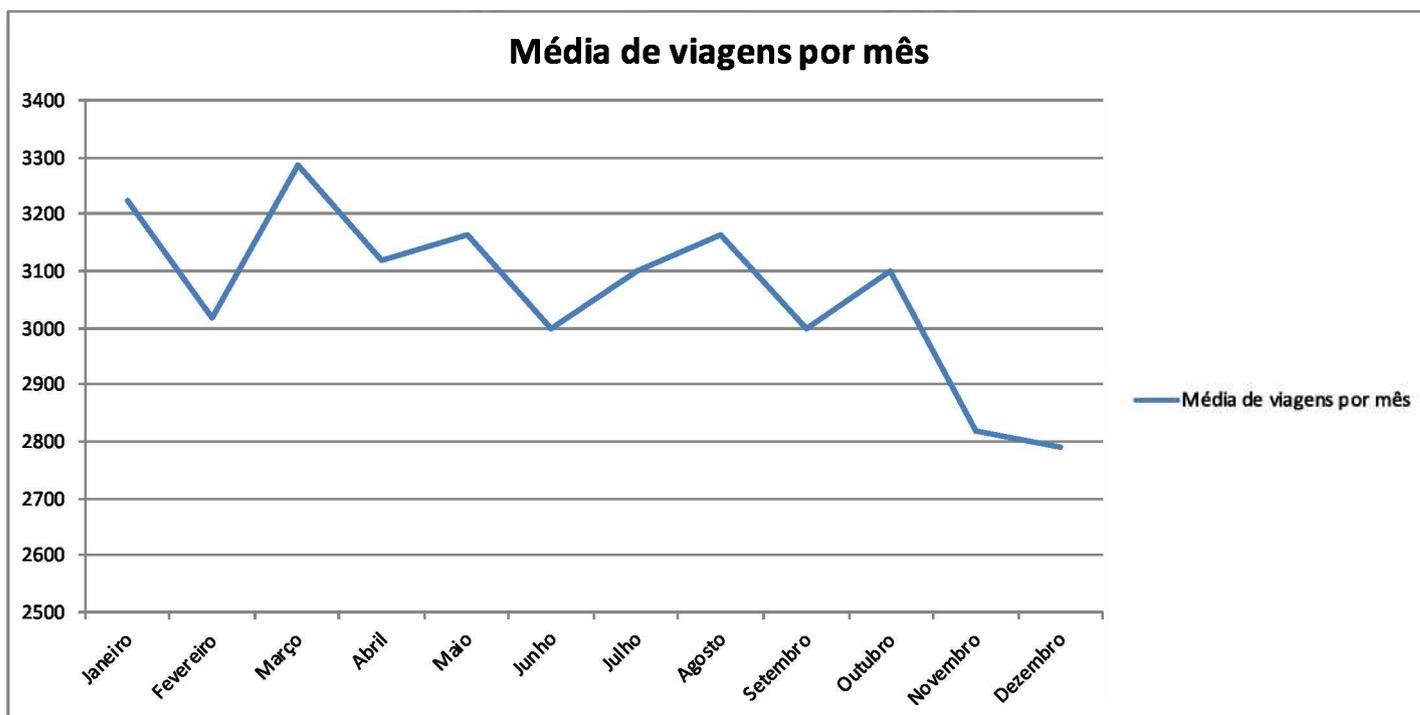
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2010			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	2790	2666	2728
Fevereiro	2520	2408	2464
Março	2790	2666	2728
Abril	3060	2700	2880
Maio	3286	3162	3224
Junho	3180	3120	3150
Julho	3286	3162	3224
Agosto	3286	3162	3224
Setembro	3060	2700	2880
Outubro	3348	3162	3255
Novembro	3240	3060	3150
Dezembro	3348	3162	3255
Média de viagens no ano	3013,50		



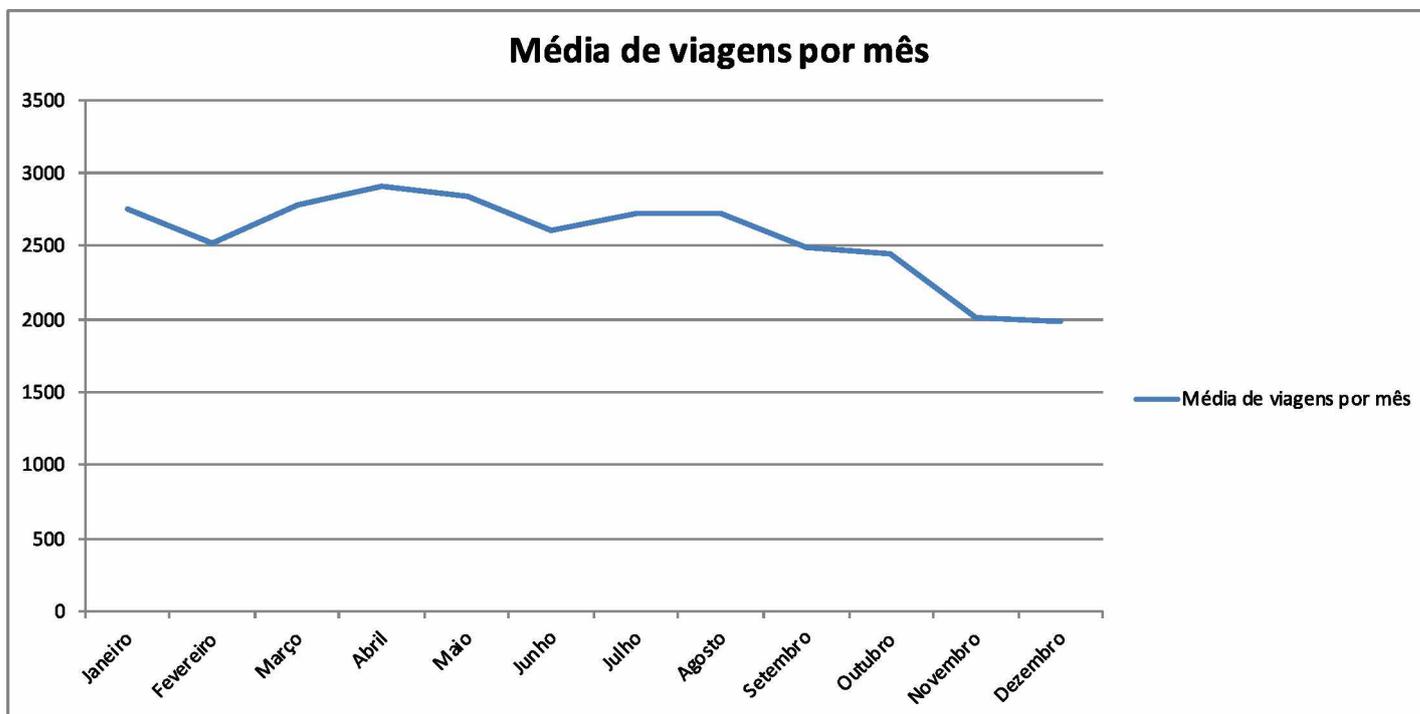
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2011			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	2976	2976	2976
Fevereiro	2800	2688	2744
Março	2976	2790	2883
Abril	2940	2760	2850
Maiο	3069	2952	3010,5
Junho	2970	2820	2895
Julho	3286	3162	3224
Agosto	3100	2790	2945
Setembro	2940	2640	2790
Outubro	2976	2728	2852
Novembro	2880	2580	2730
Dezembro	3348	2976	3162
Média de viagens no ano	2921,79		



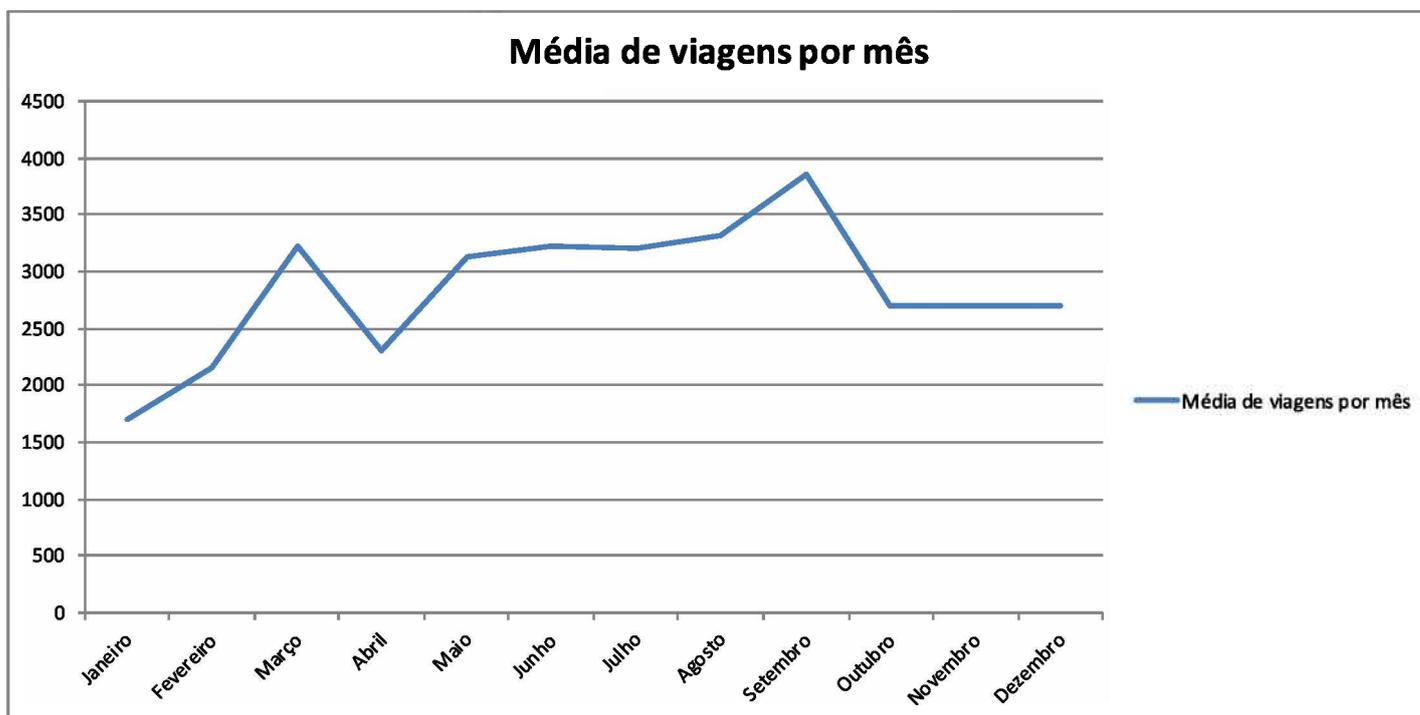
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2012			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	3348	3100	3224
Fevereiro	3132	2900	3016
Março	3472	3100	3286
Abril	3240	3000	3120
Maiο	3286	3038	3162
Junho	3180	2820	3000
Julho	3224	2976	3100
Agosto	3286	3038	3162
Setembro	3120	2880	3000
Outubro	3224	2976	3100
Novembro	2820	2820	2820
Dezembro	2790	2790	2790
Média de viagens no ano	3065,00		



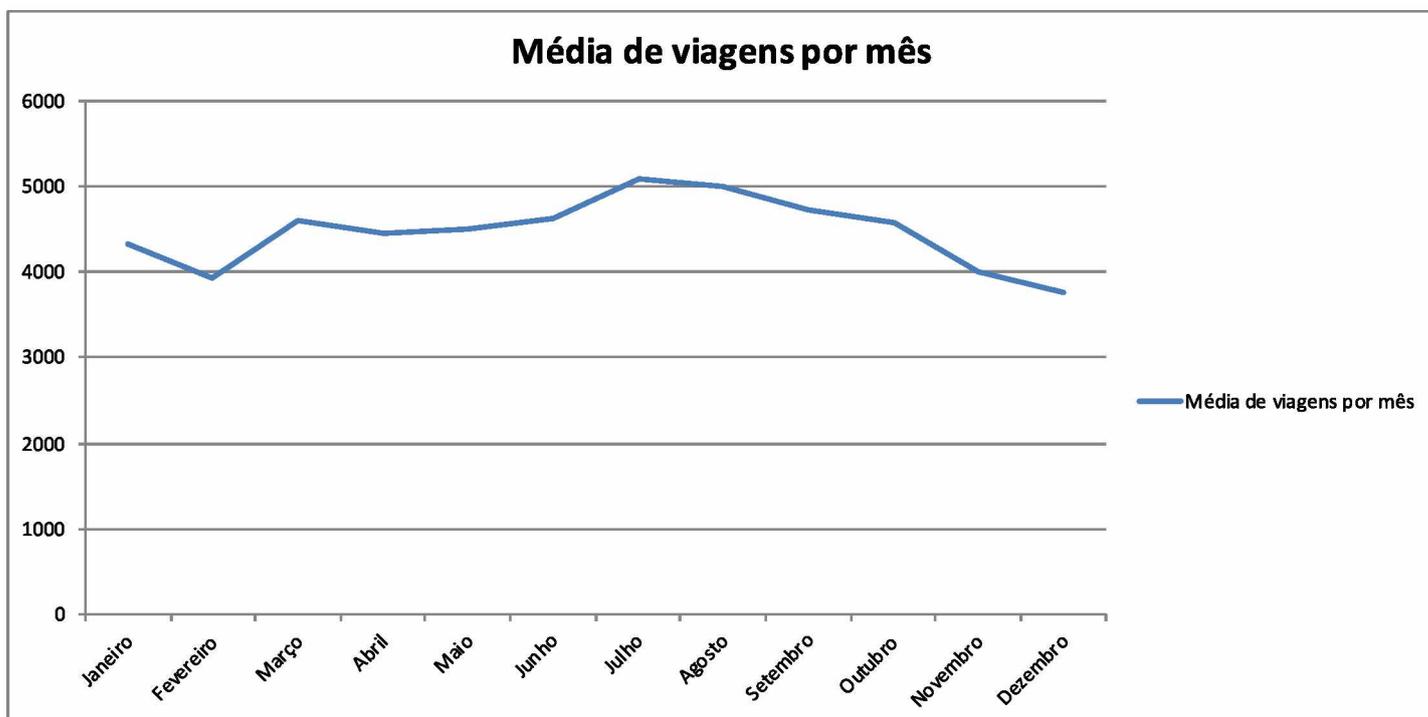
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresa: Viação Anapolina LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2013			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	2976	2542	2759
Fevereiro	2688	2352	2520
Março	2976	2604	2790
Abril	3120	2700	2910
Mai	3038	2635	2836,5
Junho	2700	2520	2610
Julho	2914	2542	2728
Agosto	2914	2542	2728
Setembro	2640	2340	2490
Outubro	2666	2232	2449
Novembro	2220	1800	2010
Dezembro	2232	1736	1984
Média de viagens no ano	2567,88		



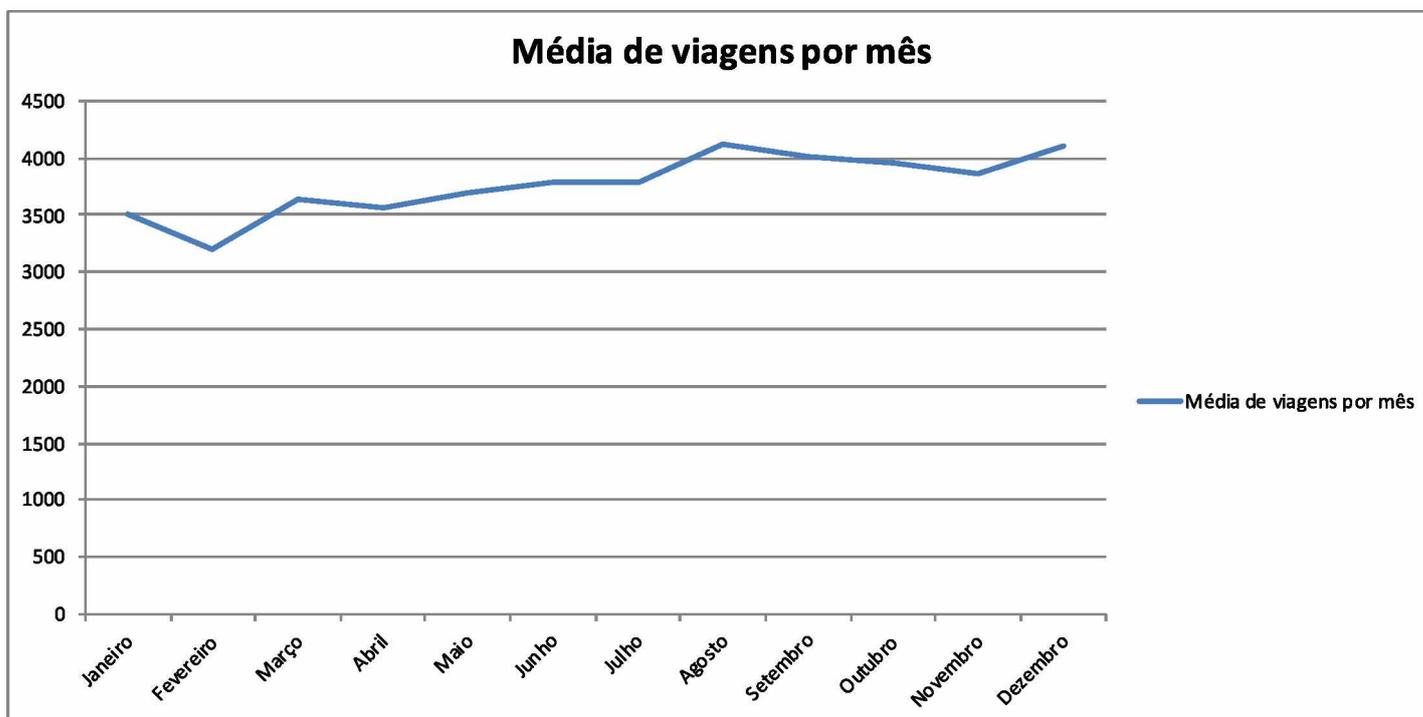
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT			
Empresas: G20 Transportes LTDA, União Transporte Ltda e Kandango Transportes LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2014			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	1700	1700	1700
Fevereiro	2151	2151	2151
Março	3232	3232	3232
Abril	2343	2265	2304
Maiο	3133	3120	3126,5
Junho	3214	3246	3230
Julho	3206	3210	3208
Agosto	3316	3334	3325
Setembro	3825	3886	3855,5
Outubro	2683	2727	2705
Novembro	2695	2702	2698,5
Dezembro	2705	2708	2706,5
Média de viagens no ano	2853,50		



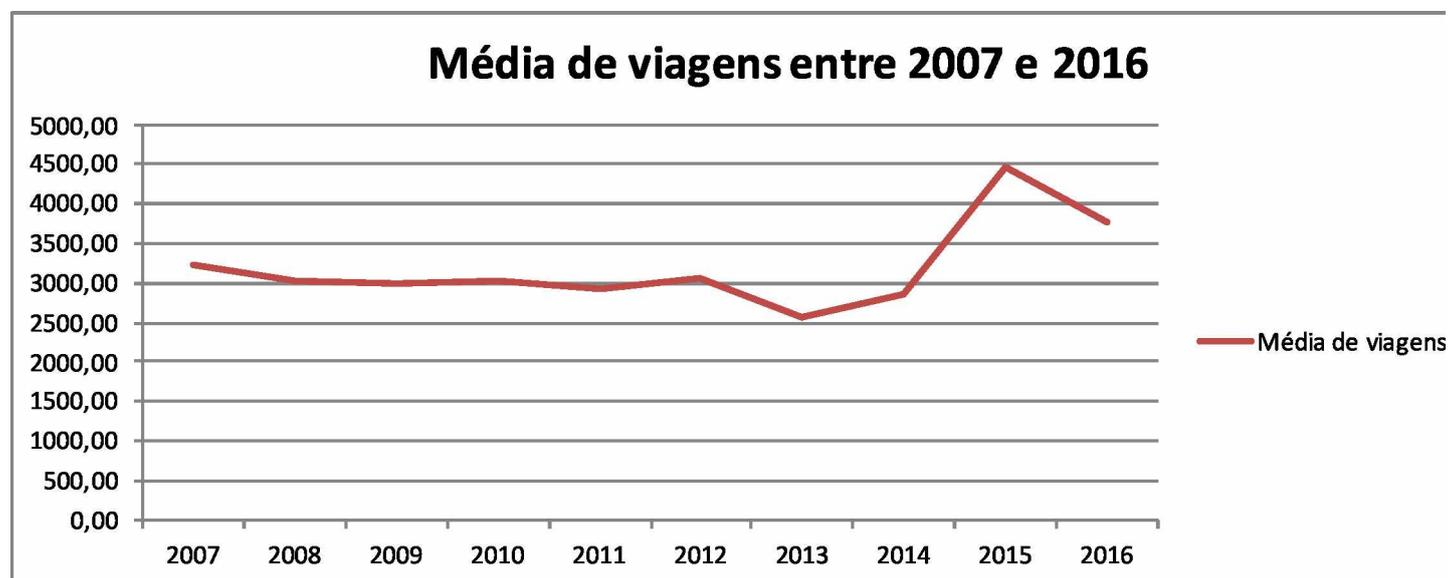
Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: CT EXPRESSO LTDA			
Empresa: CT EXPRESSO LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2015			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	4332	4332	4332
Fevereiro	3937	3937	3937
Março	4604	4604	4604
Abril	4446	4446	4446
Maio	4509	4509	4509
Junho	4619	4619	4619
Julho	5090	5090	5090
Agosto	4992	4992	4992
Setembro	4729	4729	4729
Outubro	4587	4587	4587
Novembro	4008	4008	4008
Dezembro	3762	3762	3762
Média de viagens no ano	4467,92		



Pesquisa: Migração Pendular			
Trecho: Brasília Luziânia			
Dados: CT EXPRESSO LTDA			
Empresa: CT EXPRESSO LTDA			
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)			
Ano: 2016			
Mês	Quantidade de Viagens Ida	Quantidade de Viagens Volta	Média de viagens por mês
Janeiro	3500	3500	3500
Fevereiro	3200	3200	3200
Março	3640	3640	3640
Abril	3564	3564	3564
Maio	3694	3694	3694
Junho	3790	3790	3790
Julho	3793	3793	3793
Agosto	4122	4122	4122
Setembro	4014	4014	4014
Outubro	3958	3958	3958
Novembro	3855	3855	3855
Dezembro	4111	4111	4111
Média de viagens no ano	3770,08		



Pesquisa: Migração Pendular	
Trecho: Brasília Luziânia	
Elaboração: Felipe Cláudio (autor)	
Anos: 2007 -2016	
Anos 2007 a 2016	Média de viagens por ano
2007	3224,17
2008	3029,67
2009	2981,50
2010	3013,50
2011	2921,79
2012	3065,00
2013	2567,88
2014	2853,50
2015	4467,92
2016	3770,08



; por ano



## Sobre a Câmara

Acesso

Função e Definição

Galeria de Áudios

Galeria de Fotos

Galeria de Vídeos

História

Imprensa

Notícias

Regimento Interno

Tv Legislativa Luziânia

## Processo Legislativo

# Plano Diretor e zoneamento

por **CML** — última modificação 23/04/2018 14h25

Poderiam me informar qual a legislação vigente relativa a parcelamento do solo? -

Plano diretor - Uso e Ocupação do Solo - Parcelamento do Solo Por internet consegui baixar a Lei 2991/06, mas não é disponibilizado o Mapa de zoneamento e Anexos. Seria possível enviar por email?

Além da Lei citada acima, existe mais alguma que devo considerar para Parcelamento do Solo (loteamento)? Desde já, obrigada.

contato e informamos que a legislação aplicável ao parcelamento do solo realmente é a lei 2991/06. Pedimos desculpa, pois ela estava incompleta com os anexos, segue a correta. Sobre a questão dos Mapas de Zoneamento, existe na prefeitura um setor responsável pela guarda e gestão destes o responsável é o Sr.

Criada em: 16/04/2018 10h36

Tipo de solicitação: Solicitação  
Área: Secretaria Legislativa  
Protocolo: 20180416103614  
Status atual: Resolvida

## Respostas

Responsável: Iui  
Data: 23/04/2018 13h41  
Status: Aceito

Agradecemos o

## Pesquisar no LexML



Buscar no LexML

Buscar

## Mídias Sociais



## Pesquisar no BuscaLeg

BuscaLeg

Buscar no BuscaLeg

Buscar

«

## Janeiro 2019

»

Do	Se	Te	Qu	Qu	Se	Sa
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19

**Comissões****Direto dos Gabinetes****Legislaturas****Parlamentares**

Beto e o telefone é 3906 3134. O setor de acervo mapotecário está localizado na prefeitura no endereço: Praça Nirson Carneiro Lobo, 34 - Centro, Luziânia - GO, 72800-060. Fomos informados também que apenas o mapa de Luziânia completo estava digitalizado os demais, por bairros por exemplo, existem somente em meio físico. Já solicitamos este digitalizado e encaminharemos assim que formos atendidos.

20 21 22 23 24 25 26  
27 28 29 30 31 1 2

**Conhecendo Luziânia****Flash version 10,1 or greater is required****You have no flash plugin installed**

Click here to download latest version

Conhecendo Luziânia More...

**Arquivos anexados****Leis****Leis****Lei Orgânica Municipal****Legislação Municipal****Legislação Estadual****Legislação Federal****Pesquisar no LexML**

Nº	Título	Descrição	Responsável	Data
1	<u>Lei 2990</u>		<u>lui</u>	23/04/2018 14h23

**Transparência****Atas e Editais****Atos Administrativos****Licitações e Contratos**

## Relatório de Gestão Fiscal

---

## Links Úteis

---

[Assembleia  
Legislativa](#)

---

[Câmara dos  
Deputados](#)

---

[Diário Oficial  
da União](#)

---

[Programa  
Interlegis](#)

---

[Senado  
Federal](#)

---

### Institucional

- [Acesso](#)
- [História](#)
- [Função e  
Definição](#)
- [Estrutura](#)
- [Notícias](#)
- [Eventos](#)

### Atividade Legislativa

- [Parlamentares](#)
- [Legislaturas](#)
- [Comissões](#)
- [Regimento Interno](#)
- [Lei Orgânica  
Municipal](#)
- [Legislação  
Municipal](#)

### Serviços

- [Transparência](#)
- [Fóruns](#)
- [Leis](#)
- [Boletim CML](#)
- [Alunos no  
Legislativo](#)
- [Telefones Úteis](#)

### Atendimento

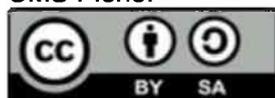
*Praça Nirson Carneiro Lobo, 34,  
Centro  
Luziânia, GO - CEP: 72800-060  
Fone: 61 3622-1880  
E-mail: [cml@cml.go.gov.br](mailto:cml@cml.go.gov.br)*

### Expediente

De segunda a sexta:  
8hs às 17h30



Este site é feito com o software livre e aberto [Portal Modelo](#) desenvolvido pelo [Interlegis](#) e roda sobre o CMS Plone.



Os conteúdos e dados deste site estão publicados sob a licença [Creative Commons 4.0](#) —

Atribuir Fonte - Compartilhar Igual.

Entrevista – Plano Diretor de Luziânia

Entrevistada: Dra. Jacqueline Bezerra Cunha

Entrevistador: Felipe Cláudio Ribeiro da Silva

Data: 26 de janeiro de 2019

Local: Rua T 36, 3251, Setor Bueno – Goiânia – GO

Horário: 12:00

Duração de entrevista: aproximadamente 2 horas

O encontro ocorreu por volta das 11 horas da manhã, onde foi esclarecido primeiramente o objetivo da minha pesquisa de mestrado à Dra. Jacqueline. Após esse momento inicial, foi apresentado o material sobre o processo de elaboração do Plano Diretor de Luziânia, onde foi feita uma coleta e separação dos materiais fundamentais para a elaboração da sessão 3.2 do Capítulo 3 da dissertação. Após esse momento, foi realizada a entrevista, com início por volta do meio dia e finalizada por volta das 14 horas.

Foram elaboradas, previamente, quatro perguntas sobre o processo de elaboração do Plano Diretor de Luziânia. Porém, ao encontrar com a Dra. Jacqueline, ocorreu uma conversa, de maneira informal, que trouxe o tema das perguntas e outros assuntos. Com a intenção de registro da entrevista, as perguntas elaboradas foram apresentadas à entrevistada. A entrevista foi gravada em aparelho eletrônico e depois transcrita pelo entrevistador e revisada, por questões éticas, pela entrevistada. Para resumir o conteúdo da entrevista, ela foi transcrita como respostas das perguntas previamente estabelecidas, e segue transcrito.

Perguntas:

Pergunta 1)

O plano foi todo elaborado exclusivamente pela consultoria externa ou houve alguma participação da equipe técnica da prefeitura? de que área?

Resposta 1)

O Plano Diretor de Luziânia foi elaborado por empresa contratada por licitação, ruto de um convênio firmado entre o Governo Federal e o Governo do Estado de Goiás, no âmbito da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento, em que nove empresas foram contratadas para elaborar Planos Diretores de

municípios do Entorno do Distrito Federal. No caso de Luziânia, a empresa contratada foi a PRÓ-CITTÁ (Instituto de Estudos Pró Cidadania), a área de desenvolvimento urbano. No entanto, todo o trabalho era coordenado pela Gerência de Desenvolvimento Sustentável do Entorno do Distrito Federal, no âmbito da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento do Estado de Goiás. realizada pela Gerência do Programa de Desenvolvimento Sustentável do Entorno do Distrito Federal, O trabalho realizado pela Gerência era intermediar o trabalho realizado pela contratada com a população e com o poder público municipal.

Pergunta 2)

Qual a qualidade da participação popular na elaboração do PD? Só audiência pública? Todos segmentos da população participaram e contribuíram?

Resposta 2)

Houve bastante incentivo à participação popular da região no processo de elaboração do Plano Diretor de Luziânia, o qual foi registrado por meio das atas e das listas presença. Houve população participou do processo por meio das Oficinas realizadas, bem como nas sessões públicas de apresentação dos documentos elaborados. Houve participação de muitos segmentos da sociedade como as escolas, a igreja, corporações militares, associações de moradores e outros.

Pergunta 3)

O plano foi muito alterado quando foi aprovado na câmara de vereadores?

Resposta 3)

O anteprojeto do Plano Diretor de Luziânia foi finalizado e entregue em 2004 pela PRÓ-CITTÁ. Porém, o Plano Diretor em vigor foi aprovado apenas em 2006, isso porque o Plano precisava, segundo posicionamento da Câmara de Vereadores, de algumas modificações para sua aprovação. O anteprojeto então sofreu algumas modificações como por exemplo em seu zoneamento. No documento do anteprojeto estão marcadas algumas das revisões que foram consideradas necessárias. O Poder Público usou como justificativa para tais alterações, mudanças nas características da cidade, como aumento populacional e algumas ocupações irregulares.

Pergunta 4)

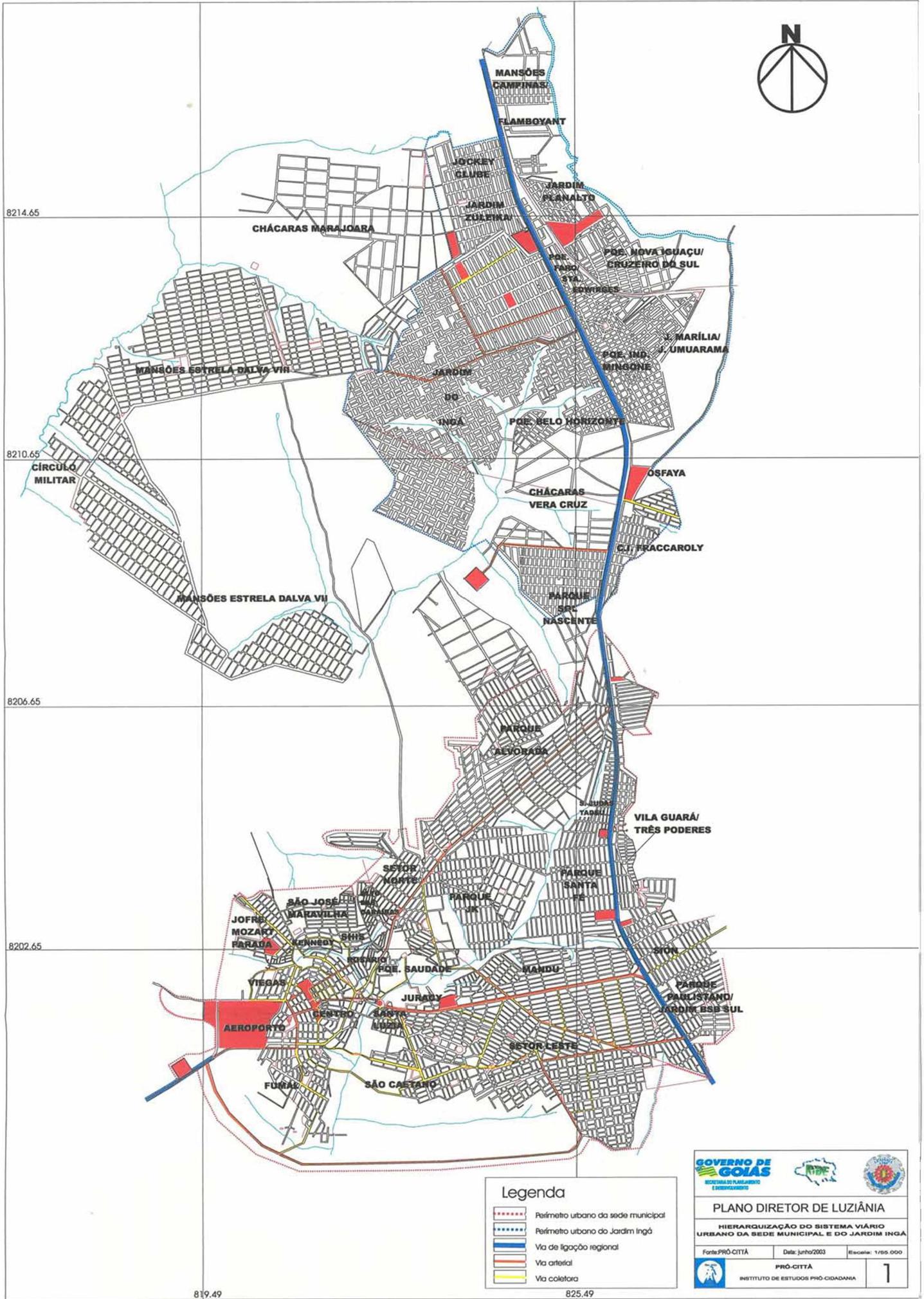
Qual o nível de pressão dos interesses imobiliários locais e de fora na definição dos potenciais construtivos, alturas, etc?

Resposta 4)

Houve pressão por conta de interesses imobiliários, da construção civil e entre outras entidades do ramo, e em algumas vezes interesses políticos também. Talvez por trás desses interesses que tenha surgido as indicações de alterações no anteprojeto do Plano Diretor.

Finalizo a transição dessa entrevista, agradecendo muito à Dra. Jacqueline por sua disponibilidade e gentileza em ceder essa entrevista e todo o material sobre a elaboração do Plano Diretor de Luziânia.





**Legenda**

- Perímetro urbano da sede municipal
- Perímetro urbano do Jardim Inga
- Via de ligação regional
- Via arterial
- Via coletora

**GOVERNO DE GOIÁS**  
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO

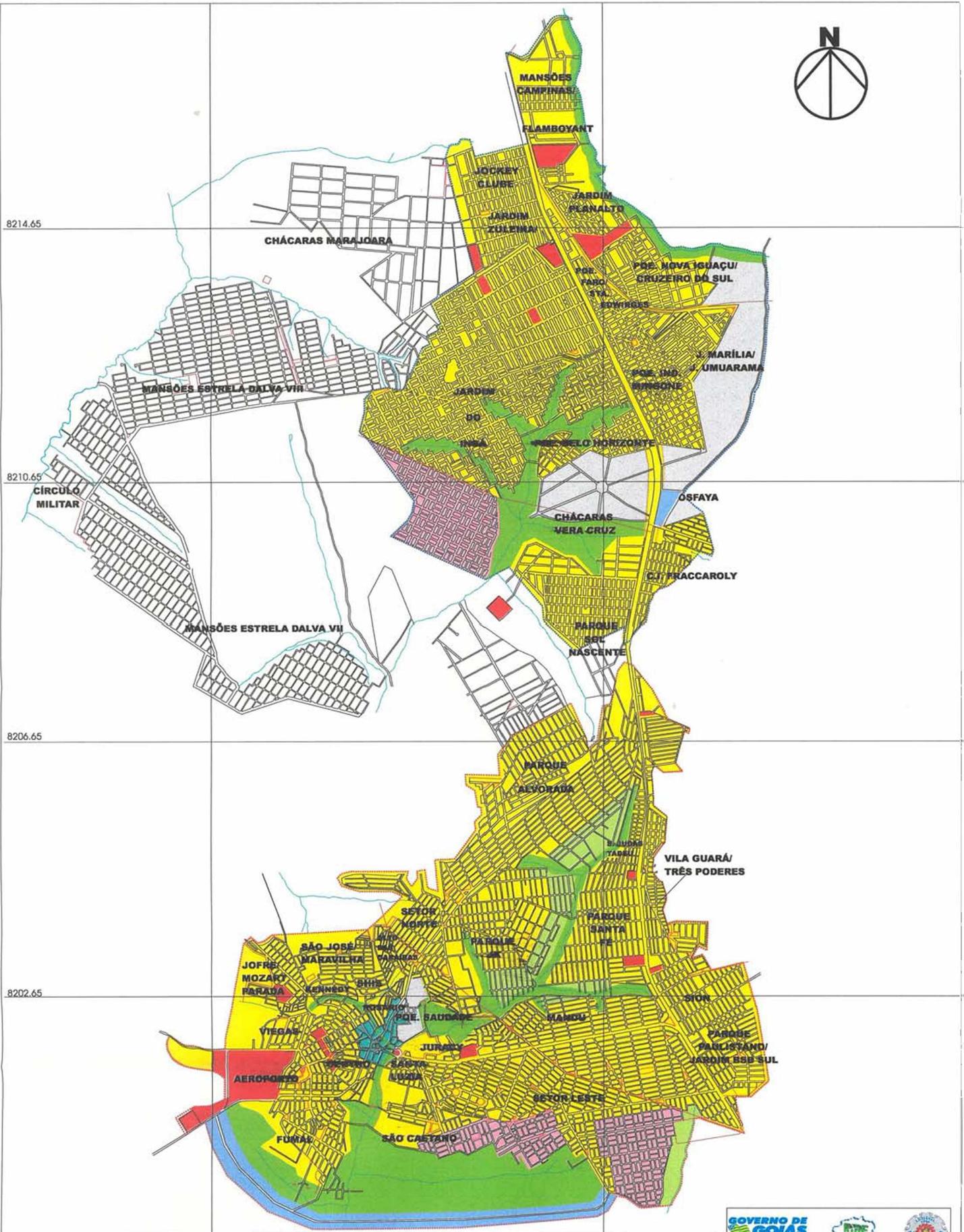
**PRO-CITTA**

**PLANO DIRETOR DE LUZIÂNIA**  
HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE MUNICIPAL E DO JARDIM INGA

Fonte: PRO-CITTA | Data: Junho/2003 | Escala: 1:65.000

**PRO-CITTA**  
INSTITUTO DE ESTUDOS PRO-CIDADANIA

**1**



8214.65

8210.65

8206.65

8202.65

819.49

825.49

Legenda		
Perímetro urbano da sede municipal	Zona de uso misto	Zona Especial de Interesse Paisagístico e Ambiental
Perímetro urbano do Jardim Ingá	Zona Especial de Operações Urbanas	Zona de Proteção Ambiental II
	Zona Especial de Interesse Social	Zona de Interesse de Preservação Histórica e Cultural
	Zona Industrial e Comercial	
	Uso Institucional e Econômico de Grande Porte	

**GOVERNO DE GOIÁS**  
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO

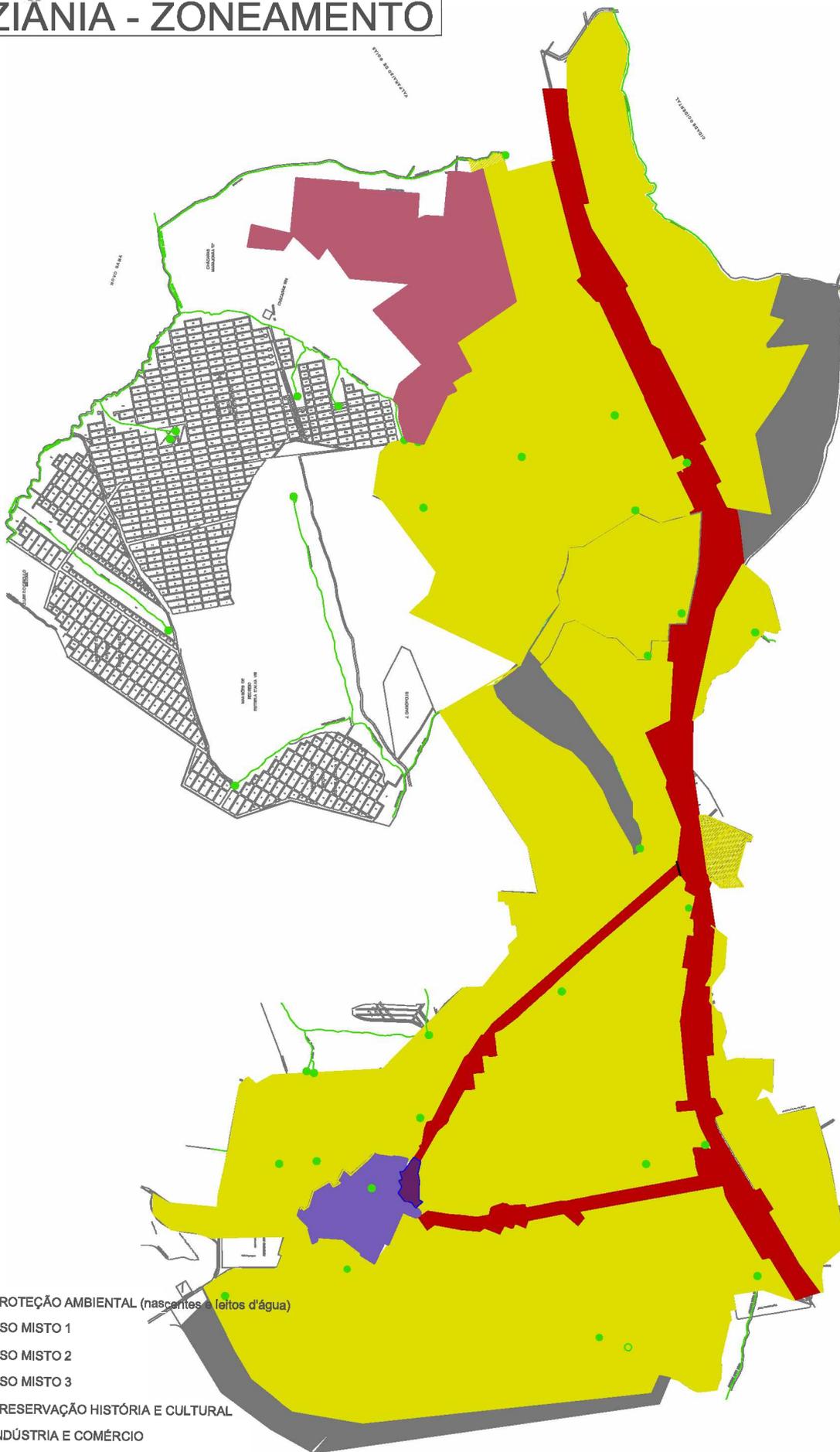
**PLANO DIRETOR DE LUZIÂNIA**  
MACROZONEAMENTO DA SEDE MUNICIPAL E DO JARDIM INGÁ

Fonte: PRÓ-CITIA | Data: junho/2003 | Escala: 1:50.000

**PRÓ-CITIA**  
INSTITUTO DE ESTUDOS PRÓ-CIDADANIA

**2**

# LUZIÂNIA - ZONEAMENTO

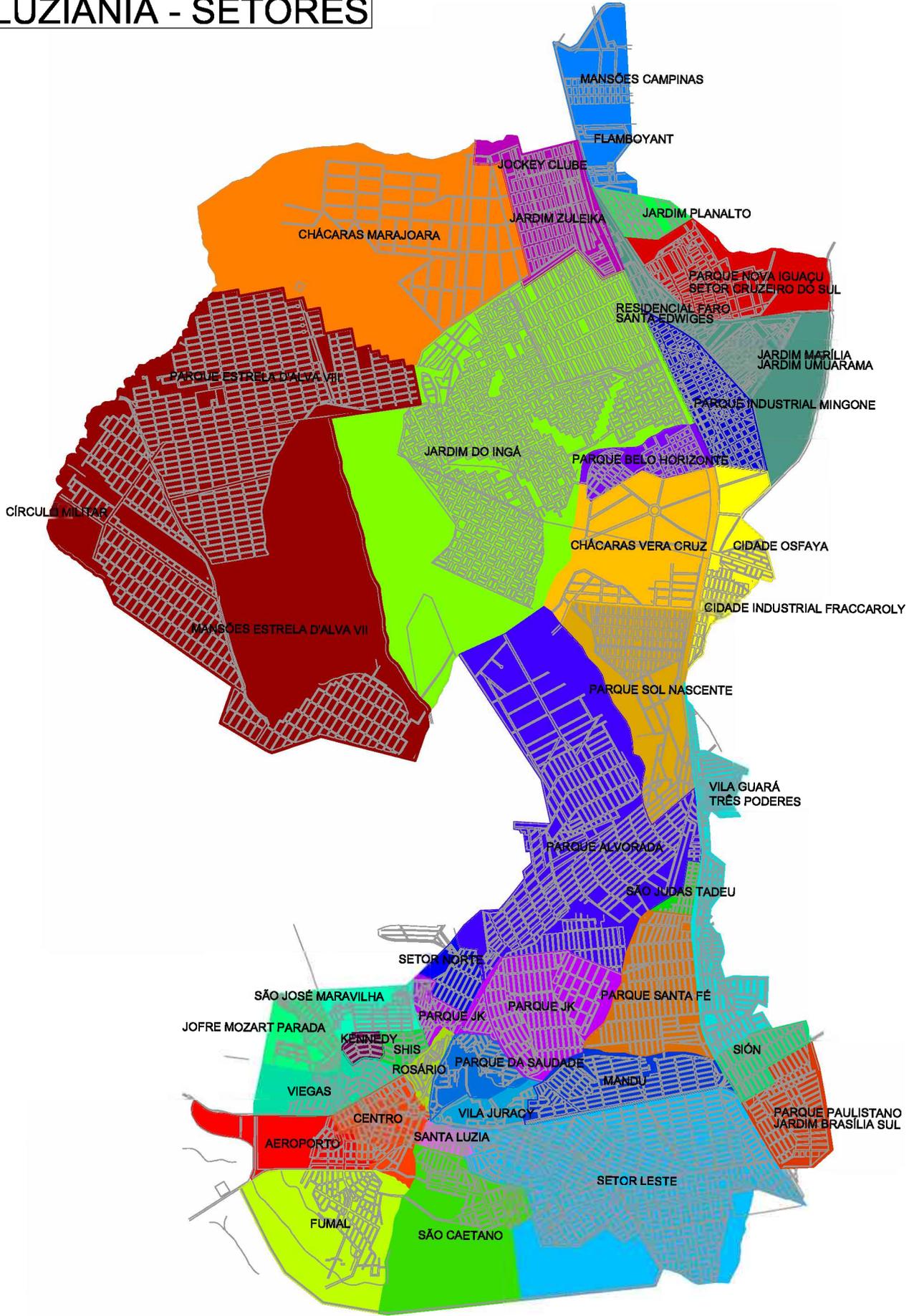


- ZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (nascentes e leitos d'água)
- ZONA DE USO MISTO 1
- ZONA DE USO MISTO 2
- ZONA DE USO MISTO 3
- ZONA DE PRESERVAÇÃO HISTÓRIA E CULTURAL
- ZONA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO
- ZONA DE DESENVOLVIMENTO URBANO

0 500m 2500m 4500m



# LUZIÂNIA - SETORES



# ALVARÁ DE CONSTRUÇÃO

Nº 002/2007

De acordo com as informações constantes do Processo nº 018266/2006, se concede o presente **Alvará de Construção** para execução de obra no endereço epigrafado, tudo em conformidade com o Código de Obras em vigor.

## ENDEREÇO DO IMÓVEL

Rua/Avenida	Quadra	Lote (s)	Setor
RUA CAÇAPÁVA	05	19	JARDIM ZULEIKA

## DISCRIMINAÇÃO DA ÁREA

Residencial: 125,00 m<sup>2</sup> : m<sup>2</sup>

**ÁREA TOTAL: 125,00 m<sup>2</sup>**

## PROPRIETÁRIO(S) DO IMÓVEL

**MÔNICA MELO BUENO**

933.354.581-68

## RESPONSÁVEL TÉCNICO

**FRANQUILMAR PEREIRA COSTA**

CREA: 6202/D -GO

## TAXAS

Recolhidos emolumentos no valor de 13,32(Treze reais e trinta e dois centavos), conforme comprovante de pagamento nº xx, de 04/12/06, CASA LOTÉRICA. Luziânia/GO, 02 de JANEIRO de 2007.

## Observações:

- ❖ O presente Alvará deverá permanecer na obra até a expedição da carta de habite-se;
- ❖ É obrigatória a colocação de caixa receptora de correspondência. Proíbe-se a execução da obra sem colocação de tapume;
- ❖ Os projetos de instalações hidro-sanitária, eletro-telefônico e de combate a incêndio deverão ser aprovados nos órgãos competentes (SANEAGO – CELG E CORPO DE BOMBEIROS).
- ❖ A aprovação do projeto não implica, da parte da Prefeitura, no reconhecimento de propriedade do lote ou projeção.

**LEI Nº 2987 de 03 de outubro de 2006.**

*Autoria: Poder Executivo*

**“Institui o Plano Diretor do Município de Luziânia GO., e da outras providências”.**

**O PREFEITO MUNICIPAL DE LUZIÂNIA**, Estado de Goiás, no uso de suas atribuições legais, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

## **TÍTULO I**

### **DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DO PLANO DIRETOR**

**Artigo 1º** - O Plano Diretor de Luziânia baseia-se nos princípios do desenvolvimento sustentável, o qual passa a ser assumido como paradigma pela municipalidade que o promoverá, de modo integrado e sistêmico, abrangendo toda a dinâmica da vida social e comunitária do Município e de seus habitantes, em todas as suas dimensões, no meio rural e urbano, com a finalidade de obter a melhoria da qualidade de vida da população e o incremento do bem estar da comunidade, para as gerações atuais e futuras.

**Parágrafo único** - O Plano Diretor tem como área de abrangência a totalidade do território municipal.

**Artigo 2º** - São princípios fundamentais do Plano Diretor:

**I** - garantia do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade;

**II** - preservação do meio ambiente natural e cultural do Município;

**III** - desenvolvimento sustentável do Município;

**IV** - busca e realização da igualdade e da justiça social;

**V** - participação popular no processo de planejamento municipal.

**§ 1º** - As funções sociais da cidade são compreendidas como direito de todo cidadão o acesso à moradia, transporte público, saneamento básico, energia elétrica, iluminação pública, saúde, educação, cultura, creches, lazer, segurança pública, espaços e equipamentos públicos e à preservação do Patrimônio Cultural.

**§ 2º** - As funções sociais da propriedade estão condicionadas às funções sociais da cidade, às diretrizes do desenvolvimento municipal e às exigências deste Plano Diretor.

**Artigo 3º** - São objetivos do desenvolvimento sustentável municipal:



**I** - ordenação do crescimento do Município, em seus aspectos físicos, econômicos, sociais, ambientais, culturais e administrativos;

**II** - pleno aproveitamento dos recursos administrativos, financeiros, naturais, culturais e comunitários, respeitando a capacidade de suporte dos recursos naturais e as características culturais, históricas e sociais locais;

**III** - atendimento das necessidades da população quanto à habitação, trabalho, lazer, educação, cultura, desportos, transportes, saúde, saneamento básico, segurança e assistência social, com atenção especial aos segmentos que possuem necessidades especiais;

**IV** - integração da ação governamental municipal com a de órgãos e entidades federais e estaduais, no sentido de atingir esses objetivos;

**V** - preservação do Patrimônio Cultural do Município;

**VI** - ordenação do uso e ocupação do solo, visando a garantia das funções sociais da propriedade urbana.

**Artigo 4º** - Os Planos Plurianuais, as Leis e Diretrizes Orçamentárias, bem como todos os planos e ações do governo municipal, em todas as suas áreas de abrangência, obedecerão aos preceitos estabelecidos nesta Lei.

**Artigo 5º** - O planejamento e a coordenação das atividades governamentais de promoção do desenvolvimento sustentável e da Política Urbana do Município são atribuições dos poderes Executivo e Legislativo, no âmbito de suas competências.

**Artigo 6º** - O direito de construir está submetido ao cumprimento dos princípios previstos no Artigo 3.º desta Lei.

**Artigo 7º** - Toda Política Urbana e territorial, deverá estar de pleno acordo com as diretrizes expressas neste Plano Diretor.

**Artigo 8º** - A intervenção do Poder Público para condicionar o exercício do direito da propriedade urbana ao interesse coletivo, tem como finalidade:

**I** - condicionar a densidade populacional com a correspondente e adequada utilização da infra-estrutura urbana;

**II** - gerar recursos para o abastecimento da demanda de infra-estrutura e de serviços públicos provocada pelo adensamento decorrente de ocupação nas áreas ainda não urbanizadas;

**III** - promover o adequado aproveitamento do espaço urbano, respeitados os padrões urbanísticos e o direito da propriedade;

**IV** - criar zonas, setores e áreas sujeitas a regimes urbanísticos específicos;

**V** - condicionar a utilização do solo urbano aos princípios de proteção ao meio ambiente e de valorização do Patrimônio Cultural.

**Artigo 9º** - Para atender o processo contínuo de planejamento, o Município, após dez anos da aprovação desta Lei, revisará toda a legislação referente ao desenvolvimento sustentável.

**Parágrafo único.** O Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana de Luziânia, a ser implantado nos termos que reza o Título IV desta Lei, estará encarregado da coordenação das revisões, garantindo a democratização das discussões sobre o planejamento municipal.

**Artigo 10** - Quaisquer atividades que venham a se instalar no Município, independente da origem da solicitação, terão que obedecer as normas dispostas neste Plano Diretor e na LUB, formada pela Lei de Perímetro Urbano, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras e de Posturas, sem prejuízo das exigências previstas nas Legislações Estadual e Federal.

## **TÍTULO II**

### **DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO**

#### **CAPÍTULO I**

##### **DAS DIRETRIZES DO DESENVOLVIMENTO**

**Artigo 11** - Integram o Plano Diretor, as diretrizes, normas gerais e demais instrumentos legais que regerão a política de desenvolvimento sustentável do Município e a ordenação do seu território, visando, em termos gerais:

**I** - ordenar o crescimento do Município em seus aspectos físicos, econômicos, sociais, culturais e administrativos;

**II** - racionalizar o uso do solo no território municipal em suas áreas rurais e urbanas, promovendo justa distribuição da infra-estrutura e dos serviços públicos, e redistribuindo os benefícios e ônus decorrentes da urbanização;

**III** - promover a urbanização, a regularização fundiária e a titulação de áreas de moradores de baixa renda, sem remoção dos mesmos, salvo quando as condições físicas se apresentarem como de risco à vida da coletividade;

**IV** - promover a preservação, a recuperação e a ampliação das áreas destinadas às atividades agrícolas;

**V** - incentivar a participação da comunidade e de suas entidades representativas no estudo, encaminhamento e solução dos problemas, planos, programas e projetos;

**VI** - proteger o Patrimônio Cultural, compatibilizando o desenvolvimento urbano com a proteção do meio ambiente, promovendo sua conservação e recuperação em benefício das gerações atuais e futuras;

**VII** - garantir o livre acesso de todos os cidadãos às riquezas naturais, bem como aos demais equipamentos públicos do Município;



**VIII** - criar as Zonas Especiais de Interesse Social, Zonas de Proteção Ambiental, Zonas Especiais de Interesse de Proteção Paisagística e Ambiental e Zonas Especiais de Interesse de Proteção do Patrimônio Histórico e Cultural;

**IX** - promover o saneamento básico, a pavimentação e a garantia de áreas destinadas ao assentamento da população, prevendo a implantação de programas habitacionais;

**X** - garantir a implementação de áreas de lazer e recreação nos diversos bairros e localidades do Município;

**XI** - garantir a existência das áreas necessárias à instalação dos equipamentos e serviços públicos;

**XII** - impedir a ocupação das áreas de risco geológico, de mananciais e das áreas de preservação permanente;

**XIII** - conceber um modelo de desenvolvimento econômico, onde se objetive a diversificação e integração entre os diversos setores produtivos;

**XIV** - integrar os diversos bairros e núcleos de população do Município;

**XV** - definir o sistema de transporte público, visando a integração municipal e a melhoria da qualidade dos serviços prestados;

**XVI** - promover o adensamento planejado e controlado do Município, otimizando a utilização dos serviços públicos;

**XVII** - desenvolver um sistema de planejamento municipal que integre os diversos setores da administração pública e concessionárias de serviços públicos;

**XVIII** - incentivar a livre iniciativa, visando o fortalecimento das atividades econômicas.

**Artigo 12** - Adotando o desenvolvimento sustentável como paradigma para o desenvolvimento municipal, o Poder Público estruturará suas políticas, visando a promoção de um desenvolvimento integrado, expresso nas diferentes dimensões da vida sociocultural, econômica, geoambiental e político-institucional.

### **Seção I**

#### **Desenvolvimento da Dimensão Sociocultural**

**Artigo 13** - O desenvolvimento sociocultural do Município tem como diretriz promover o desenvolvimento social, visando a integração de sua população, respeitando seu patrimônio cultural, através de uma gestão participativa das políticas sociais que vise a ampliação da cobertura dos serviços e equipamentos de consumo coletivo, a melhoria qualitativa dos serviços sociais e urbanos e a proteção dos segmentos menos favorecidos da população, de forma integrada institucionalmente e articulada às políticas estadual e federal. Se dará, prioritariamente, segundo as seguintes linhas estratégicas:

**I** - instalar os novos serviços sociais e urbanos e equipamentos de consumo coletivo nas áreas que apresentem um maior déficit de cobertura;

**II** - melhorar o nível sociocultural da população local, suas condições de inserção socioeconômica na vida municipal, através da ampliação planejada da cobertura dos serviços de ensino fundamental;



**III** - proteger e valorizar o patrimônio histórico e cultural do Município, como forma de promoção da vida social e comunitária, de forma convergente com os processos de melhoria das condições de vida, de dinamização econômica e de modernização urbana;

**IV** - avançar na municipalização da saúde e na consolidação do SUS;

**V** - implantar, efetivamente, modelo de promoção social que desenvolva ações integradas na melhoria das condições de vida, formação escolar e profissional e geração de renda da população, de forma institucionalmente integrada, interna e externamente;

**VI** - investir na melhoria da qualidade de vida social e urbana, a partir de um modelo de gestão eficiente e transparente dos serviços públicos essenciais, estabelecendo parcerias entre as demais esferas de governo;

**VII** - adotar, na política de segurança pública, o enfoque do desenvolvimento e promoção social, geração de emprego e renda, em parceria e complementação às ações do governo estadual.

**Artigo 14** - São **AÇÕES PRIORITÁRIAS** para o desenvolvimento sociocultural do Município:

**I** - consolidar o novo modelo de gestão do setor de educação, através do Conselho e Plano Municipal de Educação;

**II** - concluir a municipalização do ensino fundamental e ampliar a cobertura dos serviços públicos de educação, do ensino infantil ao ensino fundamental, seja através de investimento direto, seja através de parcerias com a iniciativa privada, conforme metas e indicadores de desempenho que devem estar contidos no Plano Municipal de Educação;

**III** - no âmbito do Plano Municipal de Educação, estabelecer e cumprir metas de ampliação do Projeto de Educação de Jovens e Adultos, tanto na 2ª. fase do ensino fundamental, quanto no ensino médio, através de parceria com o Estado e/ou com o setor privado;

**IV** - no âmbito do Plano Municipal de Educação, redesenhar programas e projetos de qualificação profissional de docentes e funcionários, visando estimular sua permanência na rede municipal, que contemple a situação funcional desses servidores, notadamente nos Planos de Carreiras e Vencimentos do funcionalismo;

**V** - ampliar e fortalecer o Conselho Municipal de Cultura, a partir de uma revisão na sua composição, atribuições e perfil, incorporando a gestão do patrimônio cultural entre as suas competências;

**VI** - criar e implantar o Fundo Municipal de Cultura, prevendo dotação orçamentária específica para a sua constituição e funcionamento;

**VII** - realizar o inventário do patrimônio cultural, material e imaterial, urbano e rural, estabelecendo as diretrizes da política municipal de sua proteção;

**VIII** - implantar o Corredor Cultural da Rua do Rosário;

**IX** - implantar o Arquivo Histórico Municipal, abrigoando os acervos documentais de interesse histórico, de origem pública e privada;

**X** - priorizar o cumprimento das metas já previstas nos instrumentos e mecanismos de planejamento setorial da saúde pública;

**XI** - dinamizar o processo de envolvimento social e comunitário, através de ações de capacitação dos conselheiros e do estabelecimento de canais de informação e



comunicação com a comunidade, no âmbito do Programa de Fortalecimento dos Conselhos Municipais;

**XII** - licitar os serviços de transporte coletivo municipal;

**XIII** - implantar e promover o efetivo funcionamento do Conselho Municipal de Segurança Pública;

**XIV** - no âmbito da atuação do Conselho Municipal de Segurança Pública, promover as parcerias necessárias para que o município consiga lidar com a segurança pública numa perspectiva integrada com as políticas sociais e articulada com as ações desenvolvidas nas esferas estadual e federal de governo.

## **Seção II**

### **Desenvolvimento da dimensão econômica**

**Artigo 15** - O desenvolvimento econômico do Município tem como diretriz a promoção do desenvolvimento local de forma integrada e sustentável, priorizando as atividades geradoras de emprego e renda, promovendo a igualdade e a justiça social e buscando a consolidação como pólo goiano da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. Se dará, prioritariamente, segundo as seguintes linhas estratégicas:

**I** - adotar e implantar práticas de planejamento e gestão participativa do desenvolvimento local, em parceria com o setor produtivo, com os órgãos de apoio, com as agências de fomento e com os centros de ciência e tecnologia, visando o fortalecimento da base econômica industrial e do terciário e a diversificação da pauta produtiva, respeitando os limites ambientais e as diretrizes de política urbana;

**II** - adotar e implantar modelo de gestão participativa do desenvolvimento rural, em parceria com as associações comunitárias e com demais parceiros estratégicos;

**III** - valorizar a pequena produção familiar, o associativismo e o cooperativismo, como modelos de gestão da pequena e média produção agrícola, considerando os diferentes perfis dos pequenos produtores locais;

**IV** - buscar a ampliação do percentual da População Economicamente Ativa – PEA, ocupado nas empresas locais, seja aproveitando-se das oportunidades oferecidas pela economia municipal, seja através de ações educacionais e de formação profissional que gerem uma mão-de-obra mais competitiva regionalmente;

**V** - buscar, seja através de investimento direto, seja através de parcerias estratégicas, dotar o município de infra-estrutura adequada ao seu processo de desenvolvimento;

**VI** - estabelecer no âmbito da elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal, uma política de pesquisa e tecnologia, a partir de parcerias estratégicas.

**Artigo 16** - São **AÇÕES PRIORITÁRIAS** para o desenvolvimento econômico do Município:

**I** - criar o Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico e Social, visando ampliar e fortalecer o desenvolvimento sustentável local e integrado;

**II** - buscar uma maior articulação com os órgãos e agentes de financiamento da produção, visando apoiar os micros e pequenos negócios, estabelecendo,

formalmente, um convênio de cooperação técnica ou outro termo de cooperação que disponha sobre a integração da Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo ou do órgão municipal responsável pelo setor;

**III** - rever a legislação relativa aos incentivos fiscais;

**IV** - elaborar o Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal;

**V** - elaborar o Plano Municipal de Turismo considerando os empreendimentos hidrelétricos estabelecidos no município, implantando zona de turismo ecológico, observando os interesses dos pequenos proprietários e produtores rurais;

**VI** - reformular e redefinir composição, estrutura e atribuições do Conselho Municipal de Desenvolvimento Rural;

**VII** - elaborar o Plano Municipal de Desenvolvimento Agrícola;

**VIII** - estruturar e implantar, em consonância com o Plano de Desenvolvimento Agrícola, Programa Municipal de Apoio ao Associativismo e ao Cooperativismo, visando sistematizar as ações da Secretaria Municipal de Agricultura ou do órgão municipal responsável pelo setor em relação a essa linha de atuação estratégica;

**IX** - buscar uma maior articulação com os órgãos de financiamento da produção agrícola familiar, visando apoiar a pequena produção, o associativismo e a formação de cooperativas de produtores, estabelecendo, formalmente, um convênio de cooperação técnica ou outro termo de cooperação que disponha sobre a integração da Secretaria Municipal de Agricultura ou do órgão municipal responsável pelo setor, em face da atuação desses agentes;

**X** - criar e/ou reformular a composição, a estrutura e as funções do Conselho Municipal do Trabalho;

**XI** - formatar e implementar uma política local de emprego, a partir da elaboração de um Plano Municipal de Geração de Emprego e Renda, no âmbito da atuação do Conselho Municipal do Trabalho;

**XII** - identificar e envolver os parceiros estratégicos existentes no município (instituições de classe, de capacitação e qualificação de mão-de-obra, agências de financiamento e fomento, instituições universitárias), envolvendo-os na elaboração do Plano Municipal de Geração de Emprego e Renda;

**XIII** - identificar os programas e projetos de geração de renda e emprego existentes nas esferas estadual e/ou federal, propondo, no Plano Municipal de Geração de Emprego e Renda, o estabelecimento de ações coordenadas e integradas às demais políticas de desenvolvimento municipal;

**XIV** - no âmbito da elaboração e da implantação do Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal, estruturar o sistema viário municipal, considerando as necessidades de produtores agrícolas e agroindustriais, de sítiantes e do setor turístico;

**XV** - envolver os responsáveis e representantes de órgãos e empresas encarregados de disponibilização de infra-estrutura econômica para o município no Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico e Social e no processo de elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal, para que se possa avaliar e propor ações específicas orientadas para melhorar a infra-estrutura econômica do município, especialmente de energia elétrica, saneamento e telecomunicações;

**XVI** - em parceria com as instituições de ensino superior, de pesquisa e tecnologia, com as empresas privadas, com os órgãos de apoio e com os demais órgãos e



entidades públicas, estudar a viabilidade de implantação de um Parque Tecnológico, com ênfase no setor agroindustrial e nos serviços de apoio ao setor terciário;

**XVII** - elaborar projeto visando a implantação de uma Escola Agrotécnica e Centro de Desenvolvimento de Tecnologias Agroindustriais no Município.

### **Seção III**

#### **Desenvolvimento da dimensão geoambiental**

**Artigo 17** - O desenvolvimento geoambiental do Município tem como diretriz a adoção de conceitos e práticas de planejamento, gestão e controle ambiental participativos que possibilitem a integração de todos os níveis de governo que atuam na área ambiental e dos segmentos da sociedade. Se dará, prioritariamente, segundo as seguintes linhas estratégicas:

**I** - criar base técnica, jurídica e institucional para que o poder público assuma seu papel de coordenador da Política Municipal de Meio Ambiente;

**II** - adotar conceitos e práticas de planejamento e gestão ambiental que privilegiem tanto a participação social, contemplando as interfaces com as dimensões social e econômica, como também o estabelecimento de parcerias estratégicas com órgãos, entidades e atores externos ao município, uma vez que a gestão dos recursos naturais se sobrepõe aos limites político-administrativos;

**III** - adotar as bacias hidrográficas (sub-bacias e microbacias) como unidade de planejamento e gestão ambiental, a partir da estruturação de um Programa Municipal de Gestão dos Recursos Hídricos que estabeleça as diretrizes para projetos e ações específicas de gestão das águas nas bacias municipais, orientando ainda o estabelecimento das parcerias necessárias para o efetivo cumprimento da legislação federal (Lei das Águas);

**IV** - estabelecer, no âmbito da Política Municipal de Meio Ambiente, Programa de Unidades visando a implantação e o monitoramento de Unidades de Conservação;

**V** - implantar a Política Urbana expressa na LUB, adequando os investimentos em infra-estrutura às diretrizes de desenvolvimento urbano do Plano Diretor.

**Artigo 18** - São **AÇÕES PRIORITÁRIAS** para o desenvolvimento geoambiental do Município:

**I** - propor estrutura técnico-administrativa para o órgão municipal responsável pelo meio ambiente, adequada às suas funções de coordenadora do desenvolvimento ambiental municipal, as quais devem estar objetivamente definidas;

**II** - aprovar e implantar a Lei Municipal de Meio Ambiente, atendendo as diretrizes do Plano Diretor, as políticas ambientais estadual e federal;

**III** - instituir a Política Municipal de Meio Ambiente, definindo os objetivos, conceituando os temas específicos e identificando os instrumentos necessários à sua implementação;

**IV** - elaborar um diagnóstico ambiental do município visando conhecer os recursos naturais, identificando os conflitos existentes;

**V** - incrementar e implantar a Agenda 21;



**VI** - definir e implantar um Programa de Educação Ambiental, envolvendo técnicos, corpo docente da rede de ensino público, proprietários de imóveis rurais e população em geral;

**VII** - desenvolver ações de formação e capacitação do corpo técnico e administrativo do órgão municipal responsável pelo meio ambiente, qualificando-o para o exercício de suas funções, conforme diretrizes de estruturação do órgão;

**VIII** - criar um Núcleo de Gestão Ambiental visando o desenvolvimento de ações conjuntas entre os órgãos municipais responsáveis pelo meio ambiente, pela agricultura, indústria, comércio, turismo, desenvolvimento urbano e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente, articulando-o às ações ambientais desenvolvidas pela Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno;

**IX** - estabelecer, no âmbito da Política Municipal de Meio Ambiente, diretrizes de integração intermunicipal e interinstitucional para a gestão ambiental;

**X** - estruturar e implantar o Programa Municipal de Gestão dos Recursos Hídricos, objetivando viabilizar e apoiar a implantação de instrumentos de planejamento e gestão ambiental nas bacias municipais;

**XI** - estabelecer parceria com a Secretaria Estadual do Meio Ambiente, com o Distrito Federal e com os municípios vizinhos que compartilham dos mesmos recursos hídricos, visando iniciar o processo de implantação de Comitês nas Bacias Hidrográficas;

**XII** - elaborar, em parceria com o Município de Cristalina e com o apoio da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, um Plano Diretor de Recursos Hídricos para a Bacia do Rio Pamplona;

**XIII** - reativar o Projeto de Desenvolvimento Integrado das Microbacias dos Rios Vermelho, Palmital e Saia Velha;

**XIV** - demandar dos empreendedores e acompanhar a elaboração dos planos diretores de Corumbá IV e de Corumbá III, visando ordenar o uso e a ocupação das áreas marginais dos futuros reservatórios;

**XV** - estabelecer, por meio de convênios de cooperação técnica, parcerias com os municípios atingidos pelo reservatório de Corumbá IV, visando monitorar os impactos ambientais, na ausência de estruturação e instalação do respectivo Comitê de Bacia Hidrográfica;

**XVI** - definir, no âmbito da Política Municipal de Meio Ambiente, diretrizes para implantar e/ou apoiar a implantação de Unidades de Conservação, com a devida regulamentação e hierarquização;

**XVII** - criar e instituir política de compensação para preservadores do meio ambiente, através de medidas tributárias e/ou de política urbana;

**XVIII** - implantar o Parque Ecológico Municipal e os demais parques urbanos previstos no Plano Diretor;

**XIX** - estabelecer diretrizes para identificação, diagnóstico e proposição de política de conservação do patrimônio natural do Município, especialmente aquele localizado nas áreas rurais, articulada ao desenvolvimento do turismo ecológico, envolvendo também ações de preparação e capacitação dos proprietários rurais para o uso dos recursos naturais das áreas de preservação;



**XX** - criar, estruturar e implantar o Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana, definindo sua composição, estrutura e funções, visando sua constituição como instrumento da política de desenvolvimento;

**XXI** - criar e implantar Programa de Arborização e Paisagismo Municipal, voltado para melhorar a qualidade ambiental das áreas urbanas a partir da ampliação dos indicadores de cobertura vegetal, especialmente nas avenidas, ruas, praças e parques;

**XXII** - elaborar Plano Diretor de água e esgoto, planejando e reavaliando seus sistemas, adequando-os às alterações ocorridas no processo de implantação de hidrelétricas no município;

**XXIII** - criar e implantar programa de regularização das redes de águas e esgoto, visando, entre outras ações, a padronização dos sistemas independentes e o monitoramento da qualidade de água;

**XXIV** - avaliar, em parceria com a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno e com os municípios vizinhos, a implantação de consórcio intermunicipal para gestão integrada ao Programa de Coleta e Destinação Final dos resíduos sólidos.

#### **Seção IV**

##### **Desenvolvimento da dimensão político-Institucional**

**Artigo 19** - O desenvolvimento institucional do Município tem como diretriz desenvolver modelo de gestão democrático e participativo, assegurando a transparência administrativa e ações articuladas entre os diversos poderes, instâncias governamentais, entidades públicas e privadas e sociedade organizada.

**Parágrafo único** - São linhas estratégicas para atendimento ao disposto no caput deste artigo:

**I** - criar e consolidar canais de participação da comunidade através de sua organização em conselhos e entidades representativas;

**II** - investir na capacitação de pessoas que atuam no desenvolvimento comunitário;

**III** - criar sistema de planejamento municipal;

**IV** - rever estrutura administrativa e instrumentos jurídico-normativos, tendo como referência as políticas e diretrizes definidas pelo Plano Diretor;

**V** - priorizar a racionalização e informatização dos processos administrativos;

**VI** - definir política pública de recursos humanos;

**VII** - adequar a infra-estrutura da administração municipal às suas necessidades, em consonância com as diretrizes traçadas neste Plano Diretor.

**Artigo 20** - São **AÇÕES PRIORITÁRIAS** para o desenvolvimento institucional do Município:

**I** - analisar e adequar a legislação pertinente aos conselhos já existentes;



**II** - implantar e apoiar efetivamente o funcionamento dos conselhos definidos;

**III** - estimular a criação de entidades associativas e representativas dos diversos segmentos da comunidade e estruturar áreas de apoio e atendimento permanente ao seu funcionamento;

**IV** - estabelecer convênios de capacitação e cooperação técnica com entidades governamentais e não-governamentais;

**V** - desenvolver programas de capacitação próprios, permanentes e eventuais, dos servidores públicos municipais, adequados à realidade local, inclusive em matéria relativa ao desenvolvimento comunitário e ao aperfeiçoamento de instrumentos, mecanismos e práticas de gestão participativa;

**VI** - desenvolver sistema integrado de informações;

**VII** - instituir e/ou aperfeiçoar o planejamento e orçamento setoriais;

**VIII** - definir instâncias e mecanismos de compatibilização do planejamento e orçamento geral do município;

**XIX** - rever e consolidar a Lei Orgânica do Município, o Código Tributário e demais instrumentos jurídico-normativos;

**X** - desenvolver projeto de revisão geral da estrutura administrativa do Poder Executivo, definindo claramente papéis, atribuições e mecanismos de integração das áreas;

**XI** - rever o Estatuto dos Servidores e o Plano de Carreiras e Vencimentos, geral e do magistério;

**Artigo 21** - O Município deverá criar instâncias com uma estrutura que permita:

**I** - planejamento, coordenação e controle sobre a gestão municipal;

**II** - planejamento, definição, avaliação e monitoramento das políticas públicas municipais em articulação com a comunidade;

**III** - definição de diretrizes orçamentárias e gerenciamento do orçamento municipal;

**IV** - compatibilização e acompanhamento da execução dos orçamentos, dos programas e dos projetos setoriais;

**V** - estruturação e gerenciamento do banco de dados municipais e de informações técnicas e gerenciais.

**Artigo 22** - A Organização e Estrutura Administrativa Municipal deverá:

**I** - dar condições objetivas para o exercício do poder de polícia pelo Executivo, através da estruturação de áreas de fiscalização, em consonância com o Plano Diretor e com a LUB;

**II** - garantir espaços efetivos de participação da sociedade, de forma a permitir e incentivar a discussão e definição de políticas públicas, bem como o acompanhamento e controle de sua execução;



**III** - dotar o Município de instrumentos legais e gerenciais adequados a uma gestão transparente e eficaz, através da revisão, normatização e regulamentação das políticas e dos procedimentos administrativos, tributários e financeiros.

**Artigo 23** - O Poder Público do Município deverá criar condições objetivas de valorização, desenvolvimento, capacitação permanente e conscientização dos servidores públicos municipais, através da formulação e implementação de política de recursos humanos e da adoção de instrumentos gerenciais adequados a essa finalidade.

### **TÍTULO III**

#### **DA POLÍTICA URBANA**

##### **CAPÍTULO I**

#### **DAS DIRETRIZES DE POLÍTICA URBANA E DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA BÁSICA**

**Artigo 24** - As DIRETRIZES de Política Urbana Municipal, em consonância com o disposto no Estatuto da Cidade e demais legislações federal e estadual, são as seguintes:

**I** - favorecer o desenvolvimento sustentável, como direito à terra, moradia, saneamento, infra-estrutura, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer;

**II** - implantar e consolidar uma gestão urbana democrática e participativa, na formulação, execução, acompanhamento, avaliação e revisão de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, notadamente no acompanhamento e na fiscalização da Legislação Urbanística Básica – LUB, e na implantação do Plano Diretor, assim como de suas futuras revisões;

**III** - aprovar, implantar, acompanhar e fiscalizar a aplicação da LUB que deverá dotar a municipalidade de instrumentos adequados de Política Urbana;

**IV** - dotar o município de uma política de desenvolvimento sustentável, abrangendo as áreas urbanas e rurais;

**V** - buscar a cooperação entre os setores público e privado no processo de ampliação da infra-estrutura urbana;

**VI** - elaborar, adotar e implantar os instrumentos, mecanismos e práticas de planejamento previstos no Plano Diretor, notadamente aqueles voltados para melhorar a infra-estrutura urbana, especialmente no que tange aos serviços de saneamento básico, à drenagem pluvial e ao tratamento dos resíduos sólidos;

**VII** - estruturar e implantar uma política habitacional baseada em critérios que aliem o “direito à cidade” às ações que evitem estímulos indesejáveis à aceleração do processo de urbanização;

**VIII** - estruturar e implantar um Programa de Regularização Fundiária, que busque regularizar a situação dos loteamentos clandestinos e irregulares existentes em todo o território municipal;



**IX** - adotar uma hierarquização de vias urbanas, adequada às características ambientais locais, utilizando-a como referência para a Política Urbana;

**X** - adotar parâmetros urbanísticos que considerem as diretrizes de desenvolvimento do Município, propiciando a construção de um ambiente urbano ordenado e de ocupações de densidades adequadas;

**XI** - priorizar a preservação e a valorização do Patrimônio Cultural, do Patrimônio Natural e Ambiental, no âmbito da política de desenvolvimento municipal e da Política Urbana;

**XII** - prever a disponibilização de espaços para uso cultural e comunitário;

**XIII** - priorização da implantação de áreas verdes, parques e de lazer, em especial do Parque Ecológico Municipal, assim como do tratamento paisagístico das vias arteriais e, quando for o caso, das coletoras, no âmbito do Programa de Arborização e Paisagismo Municipal;

**XIV** - adotar uma Política Tributária sintonizada com as diretrizes de desenvolvimento sustentável, que possibilite uma justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

**XV** - rever e reestruturar a fiscalização municipal.

**Artigo 25** - A Lei Urbanística Básica (LUB), é formada pela Lei de Perímetro Urbano, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Código de Obras e Posturas, estando subordinada à Lei do Plano Diretor e à Lei Orgânica do Município.

**Artigo 26** - A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, definirá e organizará o zoneamento e as diretrizes de Política Urbana, através dos parâmetros urbanísticos.

**Artigo 27** - A Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo definirá como áreas urbanas do Município:

**I** - Zonas de Uso Misto – ZUM;

**II** - Zonas de Desenvolvimento Urbano – ZDU;

**III** - Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;

**IV** - Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural – ZEIPHC;

**V** - Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental – ZEIPA;

**VI** - Zonas de Proteção Ambiental – ZPA;

**VII** - Zonas de Indústria e Comércio – ZIC;

**VIII** - Zonas Especiais de Operações Urbanas – ZEOU;

**IX** - Zonas de Urbanização Especial – ZUE;

**X** - demais Zonas e Áreas Especiais.

§ 1º - As Zonas de Uso Misto – ZUM, divididas de acordo com as características do sistema viário urbano e com o perfil de ocupação recomendável em Zonas de Uso Misto 1, 2 e 3, abrigarão as áreas urbanas aptas ao desenvolvimento das funções urbanas da Sede e Distritos Municipais.

§ 2º - A Zona de Desenvolvimento Urbano – ZDU, abrigará a área indicada para o desenvolvimento urbano do Distrito de Maniratuba e os Loteamentos já aprovados e Registrados.

§ 3º - As Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, deverão abrigar assentamentos urbanos de contingentes populacionais menos favorecidos, podendo apresentar parâmetros urbanísticos específicos que impliquem numa efetiva melhora da qualidade de vida das pessoas e das famílias beneficiadas, com a garantia de acesso à infra-estrutura urbana e aos equipamentos de consumo coletivo, tais como, escolas, postos de saúde e equipamentos de esportes e lazer.

§ 4º - As Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural – ZIPHC, são áreas que, em decorrência de suas características históricas e sócio-culturais, configuram elementos do Patrimônio Cultural local, devendo ser devidamente conservadas, não sendo nelas admitida nenhuma interferência ou alteração de suas características naturais e arquitetônicas, abrangendo o centro histórico de Luziânia.

§ 5º - As ZUM, as ZDU, as ZEIS e as ZIPHC, especialmente em suas porções mais adensadas, são as zonas prioritárias para a disponibilização de infra-estrutura urbana.

§ 6º - As Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental – ZEIPA, configuram áreas que, por seus atributos naturais ou pela sua proximidade das ZPA, devem funcionar como áreas de preservação controlada, nas quais serão admitidos usos que contribuam para proteger e/ou garantir a recuperação ambiental.

§ 7º - As Zonas de Proteção Ambiental – ZPA, correspondem as áreas que, em função de suas características naturais e/ou das funções que exercem no meio urbano, necessitam de proteção ou preservação, constituindo áreas de preservação rigorosa, vedados todos os usos urbanos, salvo deliberação específica do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente.

§ 8º - As Zonas de Indústria e Comércio – ZIC, em função de sua localização, de suas características topográficas e das diretrizes gerais da Política Urbana, serão áreas de uso exclusivamente industrial e comercial, vedados os usos residenciais, mistos e institucionais que impliquem na geração de fluxos de pessoas nas suas vias.

§ 9º - As Zonas Especiais de Operações Urbanas – ZEOU, configuram áreas limítrofes ao perímetro urbano marcadas por grandes vazios e baixa densidade de ocupação que, por sua localização, características e atributos configuram áreas estratégicas para a aplicação de instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade e para a realização de investimentos e operações urbanas.

§ 10 - As Zonas de Urbanização Especial – ZUE, deverão ser delimitadas posteriormente através de instrumento jurídico próprio, configurando áreas municipais anteriormente loteadas e cujo loteamento poderá ser incorporado na área urbana, observadas as demais disposições constantes nesta Lei.

§ 11 - As demais Zonas e Áreas Especiais deverão conter áreas que possam abrigar a implantação de equipamentos urbanos, rurais e/ou de uso institucional necessários para o desenvolvimento do Município.

## CAPÍTULO II

### DA INFRA-ESTRUTURA URBANA E DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

**Artigo 28** - São objetos da política de infra-estrutura urbana e dos serviços públicos os sistemas de:

- I - captação, tratamento e distribuição de água potável;
- II - esgotamento sanitário;
- III - as redes de macro e micro drenagem;
- IV - de coleta e destinação de resíduos sólidos;
- V - viário e o serviço de transporte público.

§ 1º - A ampliação da infra-estrutura urbana e da iluminação pública cabe ao Poder Público do Município e/ou às empresas concessionárias dos serviços nos termos da Lei.

§ 2º - O Executivo Municipal, para prover a infra-estrutura dos serviços públicos, poderá, obedecidas as diretrizes desta Lei, conceder sua implantação à empresas públicas ou privadas, cabendo ao mesmo a fiscalização da adequada manutenção dos serviços concedidos.

#### Seção I – Do saneamento

**Artigo 29** - A política de saneamento implementará a melhoria das condições sanitárias do Município, mediante o incremento da infra-estrutura e dos serviços públicos, visando solucionar de forma integrada as deficiências do abastecimento de água, das macro e micro drenagens, do esgotamento sanitário e da coleta e destinação dos resíduos sólidos.

§ 1º - A política de saneamento complementarará as atividades de recuperação e preservação do meio ambiente, atuando de forma integrada em suas ações.

§ 2º - São instrumentos complementares da política de saneamento os Códigos de Obras e de Posturas do Município, além de outros, como o Sanitário e o Ambiental.

§ 3º - O Poder Executivo, quando necessário, atuará em forma de consórcios com os municípios vizinhos, para atender o disposto no caput deste Artigo.

**Artigo 30** - A política de saneamento será implementada através de instrumentos normativos e executivos, ouvidos os Conselhos Municipais de Saúde, de Defesa do Meio Ambiente, de Desenvolvimento e de Política Urbana, os quais estabelecerão os procedimentos necessários à consecução dos objetivos estabelecidos nesta Lei.



**Parágrafo único** - A política de saneamento compreende os seguintes programas:

- I** - Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário;
- II** - Drenagem;
- III** - Coleta e Destinação Final dos Resíduos Sólidos.

**Artigo 31** - Para implantação dos programas estabelecidos neste capítulo, o Executivo e/ou a(s) sua(s) concessionária(s) destinarão, além dos recursos orçamentários próprios, aqueles obtidos mediante financiamentos, ou ainda aqueles obtidos mediante convênios com entidades públicas ou privadas.

#### **Subseção I – Do Programa de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário**

**Artigo 32** - O Programa de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário do Município abrangerá a coleta, o armazenamento, o tratamento e a distribuição de água, assim como a implantação gradual de sistema de coleta e tratamento de esgotos nas áreas já urbanizadas, com ações diversificadas, e contando com instrumentos normativos e executivos que regulem e controlem a exigência de tratamento dos efluentes domésticos e outros, para a eliminação de riscos de transmissão de doenças e proteção do meio ambiente, obedecendo às seguintes diretrizes:

- I** - controle sobre a potabilidade e a qualidade da água fornecida pelo Município ou pela concessionária do serviço;
- II** - acompanhamento das ações de instalação e manutenção de tratamento da água, objetivando a eliminação de doenças transmitidas pela inadequação ou inexistência de tratamento;
- III** - avaliação da qualidade dos serviços fornecidos pelo Município ou pela concessionária dos serviços;
- IV** - justa distribuição e tarifação dos serviços oferecidos pelo Município ou pela concessionária dos serviços.

**Artigo 33** - Para a consecução das diretrizes estipuladas no Artigo anterior, o Poder Executivo adotará as seguintes medidas:

- I** - estabelecer ações integradas com a concessionária dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto, a fim de possibilitar o controle da qualidade da água, dos serviços prestados;
- II** - contribuir para a elaboração, manutenção e atualização do cadastro do sistema de abastecimento d'água e de coleta e tratamento de esgoto, de forma articulada com a concessionária;
- III** - providenciar, nos serviços prestados diretamente pelo Município, a implantação de equipamentos de medida de vazão e consumo, coletivos ou individuais, cooperando para que o mesmo seja feito nos serviços prestados pela concessionária;
- IV** - realizar o monitoramento da qualidade de cada sistema de abastecimento d'água, assegurando a potabilidade;

V - integrar as ações e dados dos sistemas de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto nas diversas localidades com as respectivas Unidades de Saúde, possibilitando uma gestão integrada do saneamento e da saúde pública;

VI - implantar e manter, de forma adequada, o processo de tratamento de água em todos os sistemas de distribuição de água a cargo do Município, exigindo o mesmo procedimento por parte da concessionária;

VII - implantar, progressivamente, o processo de coleta e tratamento de esgoto;

VIII - garantir a proteção dos mananciais de água do Município, proibindo a ocupação acima das cotas dos mesmos.

§ 1º - O potencial de adensamento do solo das Zonas de Uso Misto – ZUM, nas Zonas de Desenvolvimento Urbano – ZDU e nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, deverá observar a disponibilidade hídrica das respectivas bacias hidrográficas.

§ 2º - O Poder Executivo poderá elaborar estudos de tarifação dos serviços de abastecimento e distribuição de água oferecidos e geridos pelo Município, considerando as diferentes realidades socioeconômicas da população e os sistemas existentes ou implantar e garantir a justa e progressiva tarifação do serviço.

**Artigo 34** - No âmbito do Programa de Abastecimento de Água e de Esgotamento Sanitário, caberá ao Município e à concessionária desses serviços públicos, a elaboração do Plano Diretor de Água e Esgoto e a estruturação e implantação do Programa de Regularização da Rede.

**Artigo 35** - O poder público controlará os serviços de limpeza de fossas executadas por empresas privadas e especializadas devidamente licenciadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente.

**Parágrafo único** - As empresas referidas no *caput* deste Artigo comprovarão, para seu registro, que dispõem de local apropriado para destinação final dos efluentes das fossas.

**Artigo 36** - A fiscalização do disposto neste programa deverá ser integrada às demais ações de saneamento do Município.

## **Subseção II - Do Programa de Drenagem**

**Artigo 37** - O Município deverá estabelecer diretrizes de um Programa de Drenagem no âmbito da Gestão dos Recursos Hídricos, principalmente da Bacia do Rio Pamplona e do Projeto de Desenvolvimento Integrado das Microbacias dos Rios Vermelho, Palmital e Saia Velha.

**Artigo 38** - O Programa de Drenagem compreende as ações relativas à macro e micro drenagem e tem por objetivo a solução dos problemas relacionados ao escoamento de águas superficiais no Município.



§ 1º - Todos os projetos de obras de macrodrenagem, e os projetos que implicam em aproveitamento hídrico deverão conter o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA.

§ 2º - O Programa de Drenagem estabelecerá normas e procedimentos relativos à manutenção, despoluição ou reforma da rede de canais existentes e prever a sua ampliação em consonância com diretrizes definidas para a macrodrenagem, tendo como meta a eliminação das conexões de esgotos a essa rede.

**Artigo 39** - A rede de microdrenagem destina-se ao escoamento das águas pluviais nas áreas de ocupação urbana, conectando-se à rede de macrodrenagem ou diretamente, quando for o caso, aos corpos hídricos receptores.

**Artigo 40** - Os planos de microdrenagem deverão impor exigências de manutenção de áreas livres para a infiltração natural de parcela significativa das águas pluviais, em convergência com a obediência às taxas de solo natural mínimas a serem definidas na LUB.

### **Subseção III - Do Programa de Coleta e Destinação Final dos Resíduos Sólidos**

**Artigo 41** - O Programa de Coleta e Destinação Final de Resíduos Sólidos tem por objetivo a ampliação e a melhoria da oferta do serviço, de modo a reduzir o impacto causado sobre o meio ambiente por suas deficiências e seus efeitos no que concerne à saúde pública, em toda área urbana.

**Artigo 42** - O Programa de Coleta e Destinação Final de Resíduos Sólidos seguirá as seguintes diretrizes:

**I** - modernização e ampliação do sistema de coleta de lixo, com reorganização espacial das bases do serviço e racionalização dos roteiros de coleta;

**II** - considerar as possibilidades da implantação progressiva do sistema de coleta seletiva;

**III** - eliminação dos efeitos negativos provenientes da inadequação dos sistemas de coleta e disposição final dos resíduos coletados;

**IV** - estabelecimento de parcerias estratégicas, como os consórcios intermunicipais, para a gestão integrada dos resíduos sólidos.

**Artigo 43** - A implantação do presente programa deverá ser precedida por intensa campanha de informação, conscientização e mobilização das comunidades, das entidades e empresas locais.

**Artigo 44** - O sistema de coleta seletiva de lixo poderá ser implantado, a qualquer tempo, de forma gradativa, a partir de projeto específico, de acordo com a disponibilidade físico-financeira do Poder Executivo Municipal.



**Artigo 45** - A partir da implantação deste programa, ficará terminantemente vedado o depósito de resíduos sólidos, na forma de lixões a céu aberto, em todo o território municipal.

**Artigo 46** - O Executivo Municipal poderá executar diretamente ou conceder à empresa privada, sozinho ou em parceria com outros municípios, a execução dos serviços de coleta, tratamento e destino final dos resíduos sólidos, na forma da lei.

**Artigo 47** - O lixo hospitalar patogênico será selecionado no próprio estabelecimento, com coleta e destinação adequada, em função das características dos elementos componentes do lixo proveniente de hospitais e unidades de saúde, públicas ou privadas.

**Parágrafo único** - O Programa de Coleta e Destinação Final dos Resíduos Sólidos deverá, com base em estudos ambientais e em consonância com a legislação, determinar as condições e locais adequados para coleta e disposição final do lixo hospitalar.

**Artigo 48** - O sistema de coleta e disposição final de resíduos sólidos terá assegurada, anualmente, dotação orçamentária para sua manutenção e contará com recursos adicionais provenientes de:

**I** - taxa de lixo a ser cobrada pelo Município, de modo diferenciado por bairro ou grupo de bairros, considerando o tipo de uso do solo;

**II** - tarifas a serem fixadas para o recolhimento de entulho e outras modalidades de coleta especial;

**III** - recursos provenientes de um eventual fundo municipal que possa vir a ser criado para tal finalidade;

**IV** - repasse de recursos de outras fontes mediante convênios com instituições governamentais ou doações financeiras de entidades nacionais ou estrangeiras.

**Parágrafo único** - Os recursos extraordinários de que trata o presente Artigo serão depositados em conta especial e se destinarão exclusivamente à manutenção e à modernização do sistema de coleta e disposição final do lixo.

**Artigo 49** - A implantação desse programa deverá ser integrada às demais ações de saneamento presentes no Município ou a serem futuramente implantadas.

## **Seção II – Do sistema viário e de transporte**

**Artigo 50** - O sistema viário e de transportes no Município abrange a circulação viária, os transportes coletivos de carga e passageiros e a circulação de pedestres.

**Artigo 51** - O sistema viário e de transporte no Município será desenvolvido segundo as seguintes diretrizes:

**I** - priorização da circulação de pedestres nas Zonas de Uso Misto – ZUM, nas Zonas de Desenvolvimento Urbano – ZDU, nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e nas Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural – ZIPHC;

**II** - adaptação da malha viária existente às melhorias das condições de circulação;

**III** - integração do sistema de transporte e circulação entre as diversas áreas urbanas e localidades do Município;

**IV** - adequação dos locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências;

**V** - definição dos alinhamentos dos logradouros, vias de acesso e estradas do Município;

**VI** - hierarquização das vias urbanas e definição dos sistemas estruturais de transportes;

**VII** - melhoria e manutenção das estradas vicinais, garantindo a política agrícola e de abastecimento;

**VIII** - implantação de sinalização nas estradas e logradouros municipais, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;

**IX** - compatibilização dos novos traçados viários à malha existente.

**Parágrafo único** - Os projetos de médio e grande porte, ou que envolvam a construção de novos eixos viários, pontes, viadutos, duplicação de rodovias ou de reestruturação viária, deverão obedecer à legislação ambiental.

### **Seção III – Da Política Habitacional**

**Artigo 52** - A Política Habitacional tem o objetivo de reduzir o déficit de moradias, melhorar as condições de vida e das condições de habitação, especialmente da população de baixa renda, inibindo a ocupação desordenada e em áreas de risco geológico ou natural, oferecendo alternativas e garantindo o atendimento das funções sociais da cidade e da propriedade.

**Artigo 53** - São diretrizes da Política Habitacional do Município:

**I** - regularização urbanística e fundiária nas ocupações urbanas já consolidadas, inclusive nas Zonas de Urbanização Especial – ZUE;

**II** - construção de habitações populares e demais programas habitacionais, priorizando as áreas já consolidadas e o reassentamento de famílias provenientes de áreas de risco;

**III** - alinhamento da Política Habitacional do Município com as diretrizes e estratégias da política estadual e federal, favorecendo o aproveitamento das áreas urbanizadas, em conformidade com a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;

**IV** - estimativa, a partir do levantamento estatístico de informações socioeconômicas básicas municipais, do déficit habitacional do Município, de modo que a

Política Habitacional não estimule fluxos migratórios indesejáveis e se limite à oferta e à melhoria das condições de moradia para a população permanente;

V - estabelecimento de programas habitacionais e de assentamentos, estimulando a participação popular nos seus encaminhamentos;

VI - incentivo à participação da iniciativa privada no desenvolvimento dos programas habitacionais do Município;

VII - compatibilização dos programas habitacionais com as legislações urbanística e tributária municipais;

VIII - busca de recursos com destinação exclusiva, orçamentários e extra-orçamentários, doações, financiamentos e outros.

**Artigo 54** - Para execução das diretrizes da Política Habitacional, priorizando os setores de mais baixa renda, o Poder Executivo desenvolverá ações de urbanização de lotes, de construção, reconstrução ou reforma de moradias, de regularização fundiária e urbanística e de reassentamento de famílias localizadas em áreas de risco ou em Zonas de Proteção Ambiental – ZPA.

§ 1º - A Política Habitacional deverá ser integrada aos demais programas especificados nesta Lei, especialmente aos de saneamento, considerando, prioritariamente, o uso e a ocupação das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, englobando famílias com ou sem condições de investimento em moradia.

§ 2º - As ações de regularização fundiária e urbanística poderão atender às comunidades ocupantes de terras públicas ou privadas e deverão estar em conformidade com o que determina o Estatuto da Cidade.

§ 3º - Para a consecução das ações de sua Política Habitacional, o Poder Executivo estimulará a adoção de modelos associativos de gestão da questão habitacional e fundiária.

**Artigo 55** - Para o desenvolvimento da Política Habitacional em áreas onde for comprovado o risco à vida de seus ocupantes ou da comunidade, o reassentamento se dará, prioritariamente, em locais já dotados de infra-estrutura.

**Artigo 56** - Para a implantação da Política Habitacional e de suas ações, o Município utilizará os seguintes instrumentos e recursos, na forma da Lei:

I - criação e implementação de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;

II - parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, na forma prevista no Estatuto da Cidade, de glebas ou parcelas inseridas nas áreas urbanas, com ocupação inferior a 20% (vinte por cento);

III - implantação de cobrança progressiva do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU, na forma prevista no Artigo 7º do Estatuto da Cidade, no solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado;

**IV** - compra ou desapropriação do solo urbano, inclusive nos termos previstos no Artigo 8.º do Estatuto da Cidade;

#### **Seção IV**

#### **Dos equipamentos de recreação, esportes e lazer**

**Artigo 57** - O Município, deverá desenvolver ações orientadas para provimento de áreas destinadas às atividades de recreação, esportes e lazer, propiciando à população oportunidades para desfrutarem dos seus recursos paisagísticos e desses equipamentos.

**Artigo 58** - São diretrizes do Município em termos da recreação, dos esportes e do lazer:

**I** - implantação de equipamentos de recreação, lazer e serviços públicos nas praças, parques e outros espaços públicos, promovendo ainda a sua arborização, especialmente através do Programa de Arborização e Paisagismo Municipal;

**II** - utilização de parques e áreas de proteção ambiental, com regulamentação específica de restrições de uso, para o lazer da população, implantando estacionamentos e outros equipamentos;

**III** - implantação de centros esportivos que venham propiciar o fortalecimento das atividades desportivas;

**IV** - realização ou apoio a eventos culturais e esportivos em áreas públicas;

**V** - implantação de programas de construção de ciclovias;

**VI** - previsão de áreas para projetos de implantação de conjuntos de equipamentos destinados ao lazer, de parques e de instalações para realização de espetáculos com os equipamentos complementares.

**Artigo 59** - Os novos loteamentos deverão prever espaços para o desenvolvimento de atividades coletivas de recreação, esportes e lazer.

### **TÍTULO IV**

#### **DA IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR E DO PROCESSO DE PLANEJAMENTO**

#### **CAPÍTULO I**

#### **DOS INSTRUMENTOS INSTITUCIONAIS E FINANCEIROS PARA A IMPLANTAÇÃO DO PLANO DIRETOR**

**Artigo 60** - Esta Lei compreende instrumentos normativos, financeiros e institucionais e executivos, os quais promoverão a política de desenvolvimento sustentável do Município, assim como as diretrizes da Política Urbana a serem implementadas pelo Executivo Municipal.

**Artigo 61** - São instrumentos normativos da política de desenvolvimento urbano e ordenação territorial, em complementação ao Plano Diretor, as leis que compõem a Legislação Urbanística Básica – LUB, já definidas no Artigo 25 desta Lei.

**Artigo 62** - São instrumentos financeiros destinados a viabilizar o disposto neste Plano Diretor, além das leis orçamentárias constitucionais, os seguintes:

- I - Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU, o qual poderá ser progressivo e diferenciado por zonas;
- II - recursos oriundos da arrecadação de contribuição de melhoria;
- III - Fundos Municipais;
- IV - taxas e tarifas diferenciadas por zonas, ou por tipo de uso do solo, a incidirem sobre a prestação dos serviços públicos;
- V - recursos provenientes de subvenções, convênios, produtos de aplicações de créditos celebrados com organismos nacionais ou internacionais e aqueles oriundos do exercício do Poder de Polícia.

**Artigo 63** - São institutos jurídicos e político-institucionais do Plano Diretor e da política de desenvolvimento sustentável:

- I - desapropriação, nos termos do Artigo 8.º do Estatuto da Cidade, e por utilidade pública;
- II - tombamento de imóveis e de mobiliário urbano;
- III - instituição de unidades de conservação;
- IV - instituição de Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS;
- V - parcelamento, edificação ou utilização compulsórios do solo urbano nos termos dos Artigos 5º e 6º do Estatuto da Cidade;
- VI - direito de preempção, nos termos dos Artigos 25 ao 27 do Estatuto da Cidade;
- VII - outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, nos termos dos Artigos 28 ao 31 do Estatuto da Cidade;
- VIII - transferência do direito de construir, nos termos do Artigo 35 do Estatuto da Cidade;
- IX - operações urbanas consorciadas, nos termos dos Artigos 32 ao 34 e 52 do Estatuto da Cidade;
- X - regularização fundiária, nos termos dos artigos 2.º, 26 e 35 do Estatuto da Cidade;

**Artigo 64** - São atribuições dos órgãos do Executivo Municipal responsável pelo desenvolvimento urbano e implementação deste Plano Diretor, entre outras:

- I - análise de proposta de alteração da LUB, especialmente do zoneamento e de seus parâmetros e elaboração de parecer para o Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana;

**II** - coordenação e execução de projetos urbanísticos nas Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, nas Zonas de Interesse de Preservação Histórica e Cultural – ZIPHC, nas Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental – ZEIPA, e nas Zonas Especiais de Operações Urbanas – ZEOU;

**III** - proposta de revisão sistemática do Plano Diretor;

**IV** - montagem e atualização permanente de Cadastro Técnico Municipal;

**Artigo 65** - O direito de preempção poderá ser exercido para fins de regularização fundiária, execução de programas e projetos habitacionais de interesse social, implantação de equipamentos urbanos e comunitários e criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes.

**Artigo 66** - O Município poderá utilizar-se da transferência do direito de construir, autorizando o proprietário do imóvel urbano, a exercê-lo em outro local, ou aliená-lo, mediante escritura pública, quando tal imóvel for utilizado para a implantação de equipamentos urbanos e comunitários, para a preservação do Patrimônio Cultural ou para servir a programas de regularização fundiária, urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda e habitação de interesse social.

**Parágrafo único** - A matéria deverá ser tratada, em cada caso, por legislação municipal e processos específicos, sujeitos à aprovação do Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana, os quais deverão estabelecer as condições relativas à aplicação da transferência do direito de construir, observadas as legislações estadual e federal.

**Artigo 67** - As operações urbanas consorciadas poderão ser realizadas nas Zonas Especiais de Interesse Paisagístico e Ambiental – ZEIPA e nas Zonas Especiais de Operações Urbanas – ZEOU.

**Parágrafo único** - Através de lei específica, o Poder Público municipal fará aprovar a operação urbana consorciada através de um plano, respeitadas as disposições constantes no Estatuto da Cidade.

## **CAPÍTULO II DO CONSELHO MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO E DE POLÍTICA URBANA DE LUZIÂNIA**

**Artigo 68** - A partir da aprovação deste Plano Diretor, o Município deverá instituir, para fins de implementação e acompanhamento, avaliação e revisão da Política Urbana, o Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana do Município.

**Artigo 69** - O Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana deverá possuir uma composição paritária, reunindo representantes do Poder Público e da sociedade civil quais sejam:

- a. representante (s) do Poder Executivo;
- b. representante (s) do Legislativo;
- c. representante(s) de entidade(s) empresarial(is);

d. representante(s) de associação(ções) comunitária(s);  
e. representante(s) de conselho(s) ou entidade(s) de profissionais, se possível.

§ 1º - Os órgãos municipais responsáveis pelo planejamento urbano, meio ambiente e questões de ordem jurídica deverão estar representados no Conselho, pelos respectivos titulares ou por técnicos que possuam uma formação profissional nas funções a serem desempenhadas.

§ 2º - Fica facultado ao proprietário ou seu representante legal, responsável pelo projeto a ser analisado pelo Conselho, a participação na reunião correspondente, para exposição de seu projeto.

§ 3º - O mandato dos Conselheiros será de 2 (dois) anos, renovável por igual período, não devendo, contudo, sua renovação, ocorrer em período eleitoral, ou seja, 06 (seis) meses antes ou depois das realizações das eleições municipais.

§ 4º - Cada titular terá um suplente, tecnicamente credenciado, indicado por sua entidade ou órgão no mesmo ato da indicação do membro titular, substituindo-o nas suas ausências e impedimentos.

**Artigo 70** - O Conselho Municipal de Desenvolvimento e de Política Urbana irá, no âmbito de sua competência:

I - fiscalizar a aplicação do Plano Diretor e da Política Urbana, sem prejuízo dos direitos previstos em Lei, quanto a outros órgãos, entidades ou pessoas;

II - analisar as propostas de alteração da LUB, especialmente do zoneamento e de seus parâmetros, a partir dos pareceres apresentados pelo Executivo Municipal, pronunciando-se a respeito da matéria;

III - apreciar e dar anuência sobre os projetos de grande impacto urbanístico e/ou ambiental, assim como os projetos de parcelamento, condomínios e empreendimentos de médio e grande portes, nos termos definidos pela Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;

IV - apreciar as propostas de revisão sistemática do Plano Diretor, conforme estabelece o Estatuto da Cidade;

V - apreciar sobre a criação de Zonas e Áreas Especiais, notadamente as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e as Zonas Especiais de Operações Urbanas – ZEOU;

VI - apreciar as propostas de preservação e tombamento de bens representativos do Patrimônio Cultural do Município quando o Conselho Municipal de Cultura não se manifestar ou estiver impedido de fazê-lo;

VII - garantir a participação social e comunitária no processo de gestão urbana;

VIII - apreciar e deliberar sobre os casos omissos a esta Lei;

IX - apreciar recursos, bem como outras demandas, atendendo solicitação da Administração Municipal.



## TÍTULO V

### DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Artigo 71** - Caberá as Secretarias, Departamentos e demais Órgãos do Poder Executivo Municipal a efetiva implantação deste Plano Diretor no prazo máximo de até 03 (três) anos, após aprovação do mesmo.

**Parágrafo único** - Para implantação e realização das ações prioritárias previstas neste Plano, os Órgãos do Poder Executivo Municipal deverão elaborar projetos, planos e programas setoriais em conformidade com as disposições desta Lei, criando todos os Conselhos e os fundos a eles inerentes.

**Artigo 72** - Os responsáveis pelas ações de fiscalização, orientação ou cumprimento do Plano Diretor do Município, serão responsabilizados penal e administrativamente por omissão ou favorecimento, devidamente comprovados.

**Artigo 73** - O Poder Executivo atualizará sempre que necessário sua base cartográfica, promovendo a adequação dos mapas e plantas deste Plano Diretor.

**Artigo 74** - Esta Lei entrará em vigor na data de publicação, revogando-se as disposições em contrário.

**GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE LUZIÂNIA**, aos 03 (três) dias do mês de outubro de 2006.

  
**CÉLIO ANTÔNIO DA SILVEIRA**  
Prefeito Municipal