

# Melhores Práticas em Planejamento Urbano e Regional

Bianca Camargo Martins  
(Organizadora)

Bianca Camargo Martins  
(Organizadora)

# Melhores Práticas em Planejamento Urbano e Regional

Atena Editora  
2019

2019 by Atena Editora  
Copyright © Atena Editora  
Copyright do Texto © 2019 Os Autores  
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora  
Editora Executiva: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Antonella Carvalho de Oliveira  
Diagramação: Rafael Sandrini Filho  
Edição de Arte: Lorena Prestes  
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

### **Conselho Editorial**

#### **Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas  
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

#### **Ciências Agrárias e Multidisciplinar**

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná  
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista  
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul  
Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia  
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

#### **Ciências Biológicas e da Saúde**

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina  
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria  
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão  
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

### **Ciências Exatas e da Terra e Engenharias**

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto  
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná  
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

### **Conselho Técnico Científico**

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo  
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba  
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão  
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico  
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará  
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista  
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia  
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal  
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

<b>Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)</b>	
M521	Melhores práticas em planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019.  Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-558-7 DOI 10.22533/at.ed.587192308  1. Planejamento regional. 2. Planejamento urbano – Brasil. I.Martins, Bianca Camargo.  CDD 711.981
<b>Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422</b>	

Atena Editora  
Ponta Grossa – Paraná - Brasil  
[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)  
contato@atenaeditora.com.br

## APRESENTAÇÃO

A exclusão socioespacial brasileira é um fato alarmante. O difícil acesso de grande parte da população à plena vida urbana é resultado de uma sucessão de políticas públicas inadequadas e incipientes que, muitas vezes, se distanciam das necessidades e anseios da população. Partindo do pressuposto de que o direito à cidade é um direito básico e significa a garantia a terra urbanizada, o acesso aos serviços e equipamentos públicos, a habitação de qualidade e a inclusão social da população, o presente livro visa apresentar pesquisas que se destacam ao abordar de diferentes formas a crise urbana em que vivemos e apontar boas práticas de planejamento.

Nos vinte e seis capítulos que integram a obra “Melhores práticas em Planejamento Urbano e Regional”, o leitor é convidado a percorrer as mais diversas áreas do território brasileiro a partir do ponto de vista dos autores convidados e conhecer novas perspectivas, mostrando a amplitude da discussão sobre o direito à cidade no contexto nacional.

Acredito que os textos aqui contidos representam grandes avanços para o meio acadêmico. Em um momento crítico para a pesquisa e para as políticas urbanas, a Editora Atena se mostra consoante com a intenção de fomentar o conhecimento científico e cooperar com o diálogo acadêmico na direção da promoção de políticas urbanas cada vez mais justas e inclusivas.

Aproveite a leitura!  
Bianca Camargo Martins

## SUMÁRIO

<b>CAPÍTULO 1</b> .....	<b>1</b>
PROCESOS RECIENTES DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN ARGENTINA Y EL NORDESTE (2003-2015)	
Miguel Ángel Barreto Roxana Evelyn Abildgaard	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923081</b>	
<b>CAPÍTULO 2</b> .....	<b>15</b>
O ÍCONE ARQUITETÔNICO CULTURAL NO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE BARCELONA	
Geise Brizotti Pasquotto	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923082</b>	
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	<b>36</b>
DO TERRITÓRIO À CIDADE, DA POLÍTICA À CRÍTICA: CONTRIBUIÇÕES DIVERSAS DE GERÔNIMO BUENO E EDGAR GRAEFF AO URBANISMO	
Wilton de Araujo Medeiros	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923083</b>	
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	<b>50</b>
O MODELO DE DESENVOLVIMENTO FIFA-COI E A IMINÊNCIA DO ESPAÇO ERÓTICO	
Amanda de Lisio João Gabriel Rabello Sodré	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923084</b>	
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	<b>65</b>
APLICAÇÃO DA TEORIA DE GRAFOS E ANÁLISE ESPACIAL PARA SOLUÇÃO DE PROBLEMAS GEOGRÁFICOS: UM ESTUDO DA CRIMINALIDADE VIOLENTA NO HIPERCENTRO DE BELO	
Antônio Hot Pereira de Faria Diego Filipe Cordeiro Alves Leônidas Conceição Barroso	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923085</b>	
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	<b>80</b>
A DINÂMICA ATUAL DO SETOR PRODUTIVO E SUAS CONTEMPORÂNEAS INTERAÇÕES: EXEMPLOS DA REDE URBANA DE FRANCISCO BELTRÃO - PARANÁ	
Carlos Casemiro Casaril	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923086</b>	
<b>CAPÍTULO 7</b> .....	<b>98</b>
ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO ESTADO DE GOIÁS	
Vanessa Marzano Araujo Marisa dos Reis Azevedo Botelho	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923087</b>	
<b>CAPÍTULO 8</b> .....	<b>110</b>
DESENVOLVIMENTO REGIONAL CONDUZIDO PELA INDÚSTRIA? OBSERVAÇÕES SOBRE O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MÉDIO PARAÍBA-RJ	
Bianca Louzada Xavier Vasconcellos	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923088</b>	



<b>CAPÍTULO 9</b> .....	<b>124</b>
EXPANSÃO URBANA E ARENA POLÍTICA EM CIDADE HISTÓRICA: A REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE PIRENÓPOLIS-GO	
Neio Campos Benny Schvasberg Ricardo Farret	
<b>DOI 10.22533/at.ed.5871923089</b>	
<b>CAPÍTULO 10</b> .....	<b>139</b>
O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA NA PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA EM SÃO PAULO DE 2009 A 2017	
Isabela Baracat de Almeida Roberto Righi	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230810</b>	
<b>CAPÍTULO 11</b> .....	<b>153</b>
IDEOLOGIA E PRODUÇÃO HABITACIONAL NO ESTADO CAPITALISTA: MORADIAS POPULARES (VERTICAIS) PRODUZIDAS NO SETOR OESTE DA CIDADE DE UBERLÂNDIA-MG	
Leandro Oliveira Silva Maria Eliza Alves Guerra	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230811</b>	
<b>CAPÍTULO 12</b> .....	<b>169</b>
O POTENCIAL DO SELO CASA AZUL NA PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL SUSTENTÁVEL	
Henriette da Silva Perbeils Mauro Cesar de Oliveira Santos	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230812</b>	
<b>CAPÍTULO 13</b> .....	<b>193</b>
AVALIAÇÃO PÓS OCUPAÇÃO (APO): A QUALIDADE NA HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL (HIS)	
Celina Maria Rodrigues Pinto Anacléa de Araújo Bernardo Arthur Rodrigues Feijão	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230813</b>	
<b>CAPÍTULO 14</b> .....	<b>203</b>
QUALIDADE DE VIDA EM EMPREENDIMENTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL: UMA ABORDAGEM EXPLORATÓRIA ATRAVÉS DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS	
Luciana Inês Gomes Miron Deyvid Aléx de Bitencourt Monteiro	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230814</b>	
<b>CAPÍTULO 15</b> .....	<b>220</b>
REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DA VILA RESIDENCIAL-UFRJ: OBSERVAÇÕES SOBRE UMA EXPERIÊNCIA	
Maria Julieta Nunes de Souza	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230815</b>	

<b>CAPÍTULO 16</b> .....	<b>232</b>
ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL, ZEIS DE VAZIOS, NA REGIÃO DO GRANDE ABC	
<a href="#">Sandra Teixeira Malvese</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230816</b>	
<b>CAPÍTULO 17</b> .....	<b>246</b>
INCLUSÃO TERRITORIAL: EFETIVIDADE DO DIREITO VIA PERSPECTIVA ANTROPOLÓGICA	
<a href="#">Elisa Quint de Souza de Oliveira</a>	
<a href="#">Pedro Martins</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230817</b>	
<b>CAPÍTULO 18</b> .....	<b>259</b>
AS DINÂMICAS DA RENOVAÇÃO DO ESPAÇO URBANO – REESTRUTURAÇÃO URBANA DO SUL DE SÃO PAULO	
<a href="#">Henrique Dinis</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230818</b>	
<b>CAPÍTULO 19</b> .....	<b>271</b>
COMPARTILHAMENTO DE RECURSOS COMO ALTERNATIVA PARA ECONOMIA URBANA	
<a href="#">Henrique Dinis</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230819</b>	
<b>CAPÍTULO 20</b> .....	<b>289</b>
ANÁLISE DE VIABILIDADE MERCADOLÓGICA POR MEIO DO ESTUDO DE MACROZONAS DE OFERTA	
<a href="#">Camila Carneiro Canedo Custódio</a>	
<a href="#">Marcos Túlio Campos Cândido</a>	
<a href="#">Maria Carolina Brandstetter</a>	
<a href="#">Pedro Henrique de Moraes Nogueira</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230820</b>	
<b>CAPÍTULO 21</b> .....	<b>306</b>
ANÁLISE DO IMPACTO DA CRISE ECONÔMICA NO MERCADO IMOBILIÁRIO DE FORTALEZA UTILIZANDO OS ÍNDICES DE SHARPE E SORTINO	
<a href="#">Pedro Oliveira Otoch</a>	
<a href="#">Marcelo Augusto Farias de Castro</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230821</b>	
<b>CAPÍTULO 22</b> .....	<b>315</b>
ANÁLISE COMPARATIVA DE RISCO E RETORNO ENTRE TÍTULOS PÚBLICOS E MERCADO IMOBILIÁRIO DE FORTALEZA	
<a href="#">Pedro Oliveira Otoch</a>	
<a href="#">Marcelo Augusto Farias de Castro</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230822</b>	
<b>CAPÍTULO 23</b> .....	<b>326</b>
PROCESSO DE GESTÃO DE PARQUES URBANOS: ESTUDO DE CASO EM PORTO ALEGRE, BRASIL	
<a href="#">Luciana Inês Gomes Miron</a>	
<a href="#">Nathalia Danezi</a>	
<a href="#">Cristiane Cassol Schvarstzhaupt</a>	
<b>DOI 10.22533/at.ed.58719230823</b>	



<b>CAPÍTULO 24</b> .....	<b>339</b>
INFRAESTRUTURA VERDE: CONTRIBUIÇÃO PARA O PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL	
Daniella do Amaral Mello Bonatto	
DOI 10.22533/at.ed.58719230824	
<b>CAPÍTULO 25</b> .....	<b>352</b>
PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS, UMA POLÍTICA PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: ESTUDO DE CASO PROJETO CONSERVADOR DAS ÁGUAS – EXTREMA-MG	
Carlos Mello Garcias	
Liz Ehlke Cidreira	
Alessandro Bertolino	
Stephanie Louise Inácio Castro	
DOI 10.22533/at.ed.58719230825	
<b>CAPÍTULO 26</b> .....	<b>366</b>
O MEIO AMBIENTE COMO DEFINIDOR DE FRONTEIRAS E CENTRALIDADES NO ESTUÁRIO DO RIO MACAÉ	
João Lemos Cordeiro Sayd	
DOI 10.22533/at.ed.58719230826	
<b>SOBRE A ORGANIZADORA</b> .....	<b>379</b>
<b>ÍNDICE REMISSIVO</b> .....	<b>380</b>

## O MEIO AMBIENTE COMO DEFINIDOR DE FRONTEIRAS E CENTRALIDADES NO ESTUÁRIO DO RIO MACAÉ

**João Lemos Cordeiro Sayd**

Universidade Federal do Rio de Janeiro,  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Rio de Janeiro, RJ

**RESUMO:** O capítulo investiga o papel do meio ambiente na conformação de fronteiras e centralidades construídas ou reforçadas culturalmente. A área de estudo consiste na região do estuário do Rio Macaé, na cidade homônima, no estado do Rio de Janeiro. O estuário investigado assume a condição ambígua de fronteira e centralidade. Esta condição é reveladora da maneira como o homem interage com a região e o território. O estudo reconstrói a história da ocupação desse território, examinando a importância da tecnologia na interação entre o homem e o seu meio, sobretudo no que tange à relação construída ao longo do tempo entre tecnologia e os diferentes modos de circulação e produção.

**PALAVRAS-CHAVE:** História ambiental; Redes de Transporte; Planejamento Urbano e Regional.

### THE ENVIRONMENT AS A DEFINER OF BORDERS AND CENTRALITIES ON THE MACAÉ RIVER ESTUARY

**ABSTRACT:** The chapter investigates the

role of the environment in the conformation of culturally constructed or reinforced borders and centralities. The study area consists of the region of the Macaé River estuary, in the homonymous city, in the state of Rio de Janeiro. The investigated estuary assumes the ambiguous condition of frontier and centrality. This condition is revealing of the way man interacts with the region and the territory. The study reconstructs the history of the occupation of this territory, examining the importance of technology in the interaction between man and his environment, especially in relation to the link built over time between technology and the different modes of circulation and production.

**KEYWORDS:** Environmental History; Transport Networks; Urban and Regional Planning.

### 1 | INTRODUÇÃO

Este capítulo integra dissertação de mestrado em urbanismo desenvolvida pelo autor no PROURB – FAU/UFRJ, e foi originalmente publicado no evento III APP Urbana, realizado em 2014 na cidade de Belém-PA.

A obra trata do papel do estuário do Rio Macaé na conformação de fronteiras e centralidades construídas ou reforçadas através da ação do homem, bem como das interações entre os corpos hídricos e as vias de circulação,

vinculados aos núcleos urbanos e à produção rural. Destacam-se o desenvolvimento das divisões administrativas e a sucessão dos modos de transporte, ambos atrelados à conformação do relevo, aos avanços tecnológicos e à transformação do espaço. As divisões do capítulo correspondem a períodos políticos da história brasileira, à exceção do primeiro e do último itens: *Formação Geológica* – que consiste no pano de fundo para a compreensão da história narrada – e *Ciclo do Petróleo* – que refere-se ao período a partir do qual a cidade torna-se a base de operações da Petrobras e, junto com os municípios vizinhos, passa por transformações radicais, que perduram até os dias atuais. Por fim, são apresentadas Considerações Finais, elencando aspectos relevantes observados ao longo do trabalho e apontando diretrizes para as políticas ambientais e urbanas locais, relacionadas ao tratamento dos corpos hídricos.

Tem-se como hipótese que as políticas municipais de planejamento urbano e regional na área de estudo estão em desacordo com aquelas adotadas nas sociedades ditas avançadas, reproduzindo uma lógica histórica que ainda desconsidera mudanças epistemológicas introduzidas pela emergência das questões ambientais. Entende-se que a análise crítica deste processo é capaz de oferecer subsídios para as políticas locais de planejamento urbano e regional.-

O arcabouço teórico metodológico adotado recorre à história ambiental urbana, e parte dos questionamentos a uma concepção dualista, que opõe o “natural” ao “humano”. Tal abordagem contrapõe-se a uma percepção compartimentada, ainda hegemônica, do ambiente (PÁDUA, 2010; WORSTER, 1991). Os processos de urbanização, por sua vez, também relacionam-se intimamente com os avanços tecnológicos. Neste sentido, há uma visão integrada do ambiente e da tecnologia como agentes históricos. Longe de serem opostas, a natureza e a tecnologia são interdependentes, não apenas no que se refere à influência mútua entre ambos, mas também a uma série de aspectos culturais. Hoje, a definição do que é tecnológico e do que é natural relaciona-se à ética, à política e à maneira como nos relacionamos com o nosso ambiente. (TARR, 1984; REUSS et. al, 2010)

O estuário do Rio Macaé é um local de transição entre diferentes ecossistemas, e já por isso tem a condição ambígua de fronteira e centralidade. Esta condição é reveladora da maneira como o homem interage com a natureza no território. A noção de fronteira adotada nesta pesquisa refere-se aos limites entre ecossistemas, formações geológicas e divisões político-administrativas, enquanto a noção de centralidade refere-se à integração entre estes diferentes ecossistemas na região do estuário, bem como à importância política que o local adquire como porto marítimo, cidade sede de município e ponto de articulação entre diferentes regiões e modos de circulação. O estuário é inicialmente visto como uma fronteira ou um limite natural, entre distintas formações geológicas e ecossistemas, e em um segundo momento como um obstáculo à ocupação humana do território. Conforme são superados os obstáculos de circulação territorial, sobretudo mediante novas tecnologias de transporte e drenagem, a condição de fronteira e obstáculo é convertida em uma condição de centralidade,

tornando o estuário um ponto convergente de fluxos de pessoas e mercadorias.

O estudo do papel histórico desempenhado pelos corpos d'água no ordenamento do território é revelador de aspectos estruturais da região urbana de Macaé e da sua relação com o território. A presença destes corpos junto ao litoral definiu os padrões de ocupação do solo e o processo de conurbação, ou não, dos municípios no entorno de Macaé.

## 2 | FORMAÇÃO GEOLÓGICA

A área de estudo abarca ecossistemas diversos, especificamente o manguezal, que constitui o estuário propriamente dito, e os ecossistemas limítrofes: a restinga e o banhado, ou as regiões de baixada. Em uma escala um pouco mais ampliada, deve-se considerar a floresta de mata atlântica, que ocupa os morros da região, integrados à cadeia de montanhas da Serra do Mar.

A foz do Rio Macaé é marcada por um pontal arenoso que o separa do mar, delimitando uma pequena baía imediatamente adjacente à embocadura do rio, ou à *entrada da barra*. Enquanto este pontal caracteriza a margem esquerda da embocadura, a margem direita é marcada por grandes rochedos. Com a exceção das grandes rochas que se vê, todo o solo que há na paisagem é de origem fluvial ou marítima. O processo de formação desta baía na foz do Rio Macaé está ilustrado esquematicamente na Figura 1.



Figura 1 – Formação do pontal na foz do Rio Macaé

Fonte: baseado em ilustração de Lamego (1946)

Assim, o Rio Macaé apresenta no seu trecho final à direita uma margem rochosa e terrosa, rica em sedimentos continentais transportados pelo rio, e à esquerda uma margem rica em material salino, transportado pelo mar. Esta heterogeneidade do ambiente natural rebate-se na importância deste local como um ponto de transição entre ecossistemas e formações geomorfológicas em um nível territorial mais amplo (SOFFIATI, 2011).

Seguindo hoje a costa fluminense na direção norte, a foz do Rio Macaé é a última enseada abrigada das correntes marítimas. Tal fato deve-se em parte à extensão do Rio Macaé e à força da sua corrente, e em parte aos corpos rochosos que represaram

e direcionaram as correntes fluviais, mantendo a embocadura do rio permanentemente aberta. O litoral após a foz do Rio Macaé é marcado pelo terreno arenoso, sem grandes rochas capazes de constituir margens fluviais estáveis e perenes. Em uma escala mais ampla, o litoral da Baía da Guanabara à Baía de Vitória caracteriza-se por uma crista arenosa separando o mar de regiões alagadiças. A foz do Rio Macaé é acessada primitivamente por esta rota, que é ainda mais atraente ao norte deste rio, por constituir uma crista contínua até a foz do Rio Paraíba do Sul. A região do estuário do Rio Macaé foi acessada ao menos desde o início da colonização, e possivelmente muito antes, pela estrada natural que configura o cordão arenoso litorâneo. Pois entre a Baía da Guanabara e a Baía de Vitória, a infinidade de praias é um caminho mais acessível do que as baixadas. (LAMEGO, 1946)

As conformações geológicas descritas por Lamego e Soffiati estão indicadas esquematicamente na Figura 2, elaborada sobre uma foto de satélite dos dias atuais.



Figura 2 – Formações geológicas próximas ao estuário do Rio Macaé

Fonte: baseado em ilustração de Soffiati (2011)

### 3 | OCUPAÇÃO GOITACÁ

A costa fluminense ocupada pelas restingas era no descobrimento já habitada pelos Tamoio, da nação Tupi, e pelos Goitacá, da nação Macro-Jê. Os primeiros habitavam a zona de lagunas e enseadas, de Angra-dos-Reis a Cabo Frio, enquanto os Goitacá habitavam as planícies de restingas ao norte. Pelo interior, as duas nações ocupavam as regiões de baixada, até o limite da Serra do Mar (LAMEGO, 1946). A fronteira entre as duas nações indígenas, portanto, compreendia o território entre o Rio Una e o Rio Macaé, fronteira sul do território habitado pelos Goitacá. Esta fronteira coincide com a zona de transição geomorfológica do litoral fluminense anteriormente mencionada. O território ao longo da costa, “onde o fenômeno do recuo do mar é

evidente, define o habitat do Goitacá: é o índio das planícies de restingas.” (LAMEGO, 1945, p.74).

O litoral ao sul do Rio Macaé, por sua vez, era habitado pelo grupo Tamoio, que tem o seu território dominado pelos portugueses ainda no primeiro século de colonização, enquanto os Goitacá iriam sujeitar-se à ocupação portuguesa apenas no século seguinte (LAMEGO, 1945). Portanto, o trecho da costa compreendido entre o estuário do Rio Una e o estuário do Rio Macaé, configurou entre os séculos XV e XVI o limite entre o território dominado pelos colonizadores portugueses e aquele dominado pelos povos nativos.

A resistência dos Goitacá é relacionada em parte aos meios de defesa propiciados pelo ecossistema de restingas e suas lagoas: “Em vez de paliçadas, como nas tabas tupis, [os Goitacá] têm meio mais seguro de defesa: a água.” (LAMEGO, 1945, p. 43) O autor relaciona este fato às suas habilidades como exímios nadadores, jangadeiros e arqueiros. Portanto, os rios represados ao norte do Rio Macaé configuravam uma defesa natural para a aldeia Goitacá.

Evidentemente, mais do que servir à defesa, este ambiente anfíbio também se relacionava aos modos de subsistência. Os Goitacá dominavam a pesca, a e a cerâmica, armazenando a água potável dos lençóis subterrâneos em vasos de barro denominados camocins. Lamego (1945) afirma ainda que o habitat cercado por águas paradas também teria definido o tamanho das aldeias Goitacá, já que as glebas são ilhas ou penínsulas em meio a lagamares e banhados, bem como desenvolvido a noção de propriedade da terra e da família, dando início à sedentarização do índio em aldeias lacustres.

#### 4 | COLÔNIA PORTUGUESA

No primeiro século da colonização, o Rio Macaé era visitado por naus portuguesas que ali faziam uma escala no litoral. Além de corsários franceses e Ingleses, que estabeleceram um comércio ilegal de madeiras com os povos nativos. Parada (1995b) e Lamego (1958) apontam já nesse primeiro século a presença de mamelucos que habitavam palhoças próximo ao trecho final do Rio Macaé. Apesar do tráfico de madeira, os primeiros habitantes conhecidos da foz do Rio Macaé viviam, sobretudo, da pesca.

Em 1615, a coroa portuguesa delibera a povoação da “Paragem do Mukié”, a fim de impedir a penetração de piratas ingleses, e sobretudo a possibilidade deles ali se fixarem com o auxílio de mamelucos (LAMEGO, 1945). Em 1632, uma expedição oficial da coroa portuguesa parte por terra de Cabo Frio para estabelecer o domínio lusitano sobre o território da atual Região Norte Fluminense, conquistando não apenas os entrepostos costeiros como toda a planície fértil habitada pelos Goitacá. Após a expedição oficial, novos colonos são atraídos ao norte fluminense, sobretudo pela baixada campista, que oferecia planícies adequadas para a atividade agropecuária.



É interessante apontar aqui a noção de recurso natural como determinante para a colonização, uma vez que o capim, inútil para os povos nativos, é visto como um recurso valioso para a pecuária, a ponto de justificar a migração de colonos portugueses, sobretudo da região da Guanabara, para as planícies do norte fluminense. (LAMEGO, 1945)

O trecho mais povoado do território, propício para a pecuária e o cultivo de cana de açúcar, distancia-se do mar por quilômetros de restingas, sendo o estuário do Rio Macaé um dos principais acessos ao oceano. O entorno do estuário, porém, era pouco produtivo no que se refere à produção agropecuária, servindo principalmente como entreposto ou paragem (LAMEGO, 1945).

O primeiro núcleo português próximo ao Rio Macaé foi uma fazenda Jesuíta, a cerca de 2 quilômetros da aldeia na foz do rio. Este distanciamento do deve-se ao menos a dois aspectos: um de ordem militar, para resguardar-se de possíveis invasões por mar, e outro de ordem econômica, pois no local onde os Jesuítas estabeleceram o seu povoado a água do Rio Macaé ainda era doce, adequada para irrigação da lavoura e abastecimento dos animais. Dentre as poucas atividades econômicas da povoação portuguesa no seu primeiro século, destaca-se a qualidade de paragem e entreposto comercial. (LAMEGO, 1958)

Em 1536, é criada a capitania de São Tomé, subtraída das capitanias de São Vicente e do Espírito Santo. A demarcação da nova capitania coincide com o litoral dominado pela larga faixa de restingas, e o seu limite sul coincide com o entorno do estuário do Rio Macaé, como indicado na Figura 3.



Figura 3— Formações geológicas da Capitania de São Tomé.  
Fonte: baseado em ilustrações de Soffiati (2011) e Lamego (1958).



Com o progresso econômico advindo da pecuária, em 1677 a principal povoação da capitania é elevada à condição de vila. A vila de São Salvador dos Campos, atual Campos dos Goytacazes, constituiu-se historicamente como a principal cidade do norte fluminense, tornando-se no século XIX a maior do interior do país, superando, inclusive, muitas capitais (LAMEGO, 1946). Neste intermédio, há disputas políticas de diversas ordens entre a elite local, na sua grande maioria produtores pecuários, e os donatários da capitania, a família dos Asseca. Há o registro de denúncias à coroa portuguesa sobre atos violentos cometidos sistematicamente pelos filhos do Visconde, que administravam a capitania como procuradores do pai (LAMEGO, 1945).

Apesar de Lamego (1958) apontar em um mapa a foz do Rio das Ostras como a divisa entre as capitanias de São Tomé e São Vicente, o autor destaca que esta divisa mudou bastante, sempre orbitando em torno desta região. Na década de 1720, os donatários intercedem para que oficiais da Câmara façam uma representação ao poder real em nome dos moradores da capitania, demandando a instalação de um registro no Rio Macaé, a fim de evitar o descaminho do gado (LAMEGO, 1958). Assim, em 1729 é instituído no Rio Macaé “um registro para fiscalização dos habitantes de Campos e cobrança de impostos sobre as boiadas. Macaé abria ou fechava o caminho das planícies pela estrada única do litoral.” (LAMEGO, 1945, p. 139). Em 1732, o registro de passagens é extinto (LAMEGO, 1945). Entretanto, o mesmo é reestabelecido por meio de contrato em 1807, quando o seu arrematante assume a obrigação pagar impostos e oferecer as canoas necessárias para o transporte de cargas e passageiros através do rio, enquanto as fazendas lindeiras ao Rio Macaé não poderiam mais ter embarcações próprias, sob pena de multa (LAMEGO, 1958).

Em 1743 é criada a Comarca do Espírito Santo, desmembrada da Comarca do Rio de Janeiro. A Capitania de São Tomé passa a pertencer a nova comarca e a região do estuário do Rio Macaé assume o papel de fronteira entre as justiças do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. Neste mesmo ano, o marco divisório instalado ao sul do Rio Macaé é transferido para um local 50 metros ao norte, fazendo com que o povoado ao longo da foz do Rio Macaé, assim como a maior parte do Morro de Santana, volte a pertencer à Capitania de São Vicente. A maior parte da fazenda da Companhia de Jesus, inclusive a capela e as senzalas, continuam pertencentes à Capitania de São Tomé. Há relatos sobre pessoas que atravessavam o Rio Macaé para fugir das diligências e ordens de prisão, emitidas por uma comarca ou outra. (LAMEGO, 1958)

Porém, a comunicação entre Campos e Vitória revela-se ainda mais problemática do que com o Rio de Janeiro. Esta dificuldade de acesso à planície goitacá é apontada como responsável pela estagnação econômica, pelo desvio dos recursos públicos da capitania e até mesmo pela escassez de moeda na região. Esta situação perdura entre 1743 e 1832, quando cria-se a Comarca de Campos e o território do município é anexado à então Província do Rio de Janeiro. Neste meio tempo, o arraial às margens do Rio Macaé é elevado a condição de vila e sede do município homônimo. (LAMEGO, 1958)

## 5 | IMPÉRIO

Ao longo do século XIX as exportações da região norte-fluminense crescem significativamente, acompanhando a multiplicação das fazendas e dos engenhos de cana-de-açúcar, que substitui o gado como o principal produto da capitania. O porto de Macaé cresce em volume e importância, e chega a tornar-se o quinto ou sexto maior porto do Império. O povoado às margens do estuário cresce em importância, sendo elevado à condição de *Vila*, em 1813, e à condição de *Cidade*, em 1846. Desde 1844, discute-se a implantação de uma alfândega na cidade, o que só ocorre em 1896 (PARADA, 1995a; IBGE, 1959).

Esta elevação de status revela uma transição da centralidade política e econômica da antiga fazenda fundada pelos Jesuítas, para a foz do Rio Macaé, onde situava-se o porto e o arraial. Vale frisar que as propriedades rurais no período colonial, embora voltadas para a exportação agropecuária, são praticamente autossuficientes, dispõem de avançada infraestrutura e abrigam uma grande comunidade de escravos e trabalhadores livres. No momento de fundação da Vila de São João Macaé, em 1813, tudo o que havia na foz do Rio Macaé eram choupanas escassas, habitadas por mamelucos. (LAMEGO, 1958)

A vila recém criada tem na foz do Rio Macaé o seu ponto central, e os limites municipais são em grande parte determinados por outros corpos d'água, como pode ser visto na Figura 5. Embora a vila tenha uma excelente localização portuária, o seu terreno cercado por pântanos e alagados oferece restrições à ocupação. Além disso, as propriedades rurais no seu entorno imediato não são capazes de abastecer os moradores, pois as fazendas vizinhas sofrem com as mesmas condições geográficas da vila (LAMEGO, 1958).

Para escoar a produção canavieira do Norte Fluminense é construído entre 1837 e 1872 o Canal Macaé Campos, cujo traçado abrange cerca de 108km, dos quais 77km aproveitam-se das lagoas e rios da região (LAMEGO, 1946, 1958). Entretanto, em 1875, três anos após a conclusão do canal, é inaugurada a estrada de ferro de Macaé a Campos. Seu principal objetivo é o mesmo que o do canal: escoar a produção canavieira do norte fluminense. A construção da ferrovia é acompanhada pela modernização do porto de Imbetiba, que recebe docas e ancoradouros. (PARADA, 1995)

## 6 | REPÚBLICA

Em 1888, é inaugurado o ramal ferroviário entre Macaé e Rio Bonito, completando a ligação ferroviária entre Campos e a capital do império - e da república, que nasceria no ano seguinte. O porto de Macaé tem as suas atividades drasticamente reduzidas e a economia da cidade entra em processo de declínio. Na década seguinte inaugura-

se o ramal ferroviário entre Campos e Vitória, cuja baía, assim como a Guanabara, oferece condições portuárias muito superiores às da enseada da Imbetiba. (LAMEGO, 1958; PARADA, 1995b)

Enquanto o papel de centralidade conferido à cidade durante o século XIX, principalmente devido a sua condição portuária, diminuirá sensivelmente na primeira metade do século XX, outros distritos do município ganharão destaque. Neste período, Carapebus e Quissamã aumentam vertiginosamente a sua produção canavieira, tornando-se junto com Campos protagonistas no cenário produtivo nacional. Este incremento deve-se a implementação das estradas de ferro, das usinas de cana de açúcar e da drenagem de lagoas e banhados através de um sistema de canais (LAMEGO, 1945). Os distritos da região serrana do município, por sua vez, tornam-se importantes produtores de café. E são construídos ramais ferroviários conectando esta região ao porto, que passa a escoar o grão para o país e o exterior. Em 1922, o município possui 54.892 moradores. Destes, apenas 7.863 habitam o distrito sede, na foz do estuário, sendo sua população superada pelos distritos de Carapebus (10.295), Conceição de Macabu (8.937) e Quissamã (7.952). (PARADA, 1995b)

Após a abertura da Rodovia Amaral Peixoto, em 1943, a cidade tem um incremento da atividade turística, mas não recupera o papel de destaque regional conferido pelas atividades portuárias até o final do século XIX.

## 7 | CICLO DO PETRÓLEO

Em 1974, em meio à crise mundial do petróleo, a Petrobras anuncia a descoberta da Bacia de Campo, uma imensa reserva do combustível fóssil situada sob o oceano entre o Rio de Janeiro e o Espírito Santo (LAMEGO, 1944). A exploração da bacia inicia-se em 1977, e Macaé torna-se a principal base de operações para a exploração de petróleo em alto mar. Em 2013 a bacia era responsável por 80% da produção nacional (PETROBRAS, 2013).

Em função das suas condições geográficas, a cidade de Macaé tem novamente destacado o seu caráter ambíguo de fronteira e centralidade: conecta operações marítimas e terrestres, muitas vezes por via aérea, abriga uma grande rede de oleodutos e sua estrada de ferro é utilizada para transportar petróleo até a década de 2000, quando é desativada devido aos frequentes acidentes. Hoje, a cidade atrai cada vez mais mão-de-obra, investimentos e tecnologia. Embora a cidade continue exercendo o papel de limite e centralidade numa escala territorial, estes conceitos tornam-se cada vez mais difusos na medida em que as cidades ao redor de Macaé também integram-se à economia do petróleo e passam a ter a suas dinâmicas urbanas intrinsecamente relacionadas entre si. Cada vez mais trabalhadores diários deslocam-se das cidades da região Norte Fluminense (como Campos, Quissamã e Carapebus) e da Região dos Lagos (como Rio das Ostras, São Pedro da Aldeia e Cabo Frio) em direção a Macaé. Há também um fluxo cotidiano crescente de trabalhadores advindo

da região serrana, sobretudo na bacia do Rio Macaé. Situada no limite entre diferentes regiões de governo do estado do Rio de Janeiro (Figura 4), Macaé conecta cada vez mais estas diferentes regiões em torno da economia do petróleo.

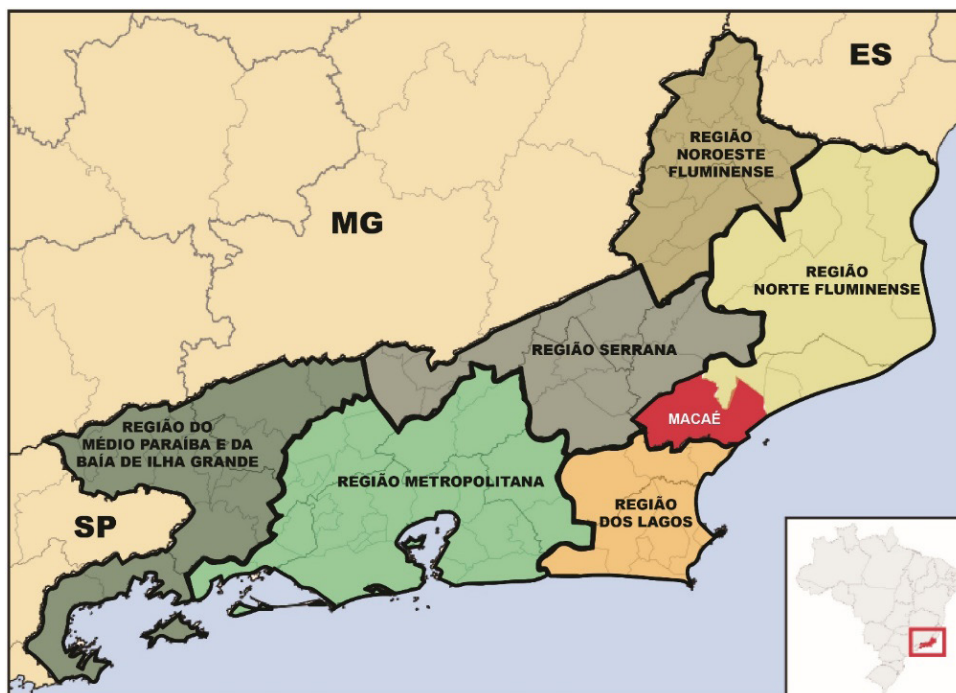


Figura 4 – Regiões de governo do estado do Rio de Janeiro. Macaé em destaque.  
Fonte: Wikipédia (2014), intervenções do autor.

Hoje, a cidade de Macaé expande-se acompanhando a Rodovia Amaral Peixoto em direção à Região dos Lagos, apontando um processo de conurbação com Rio das Ostras, Barra de São João (distrito de Casemiro de Abreu) e Unamar (Distrito de Cabo Frio), centradas na foz dos rios das Ostras, São João e Una, respectivamente. Na direção oposta, entretanto, a cidade não aproxima-se dos núcleos urbanos de Carapebus e Quissamã que, embora também tenham assistido a um crescimento acelerado nas últimas décadas, são ainda hoje muito menores do que as cidades vizinhas da Região dos Lagos. Em 1998, a região litorânea destes dois municípios, bem como parte do litoral norte do município de Macaé, foi declarada Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba. O parque, atravessado pelo Canal Macaé-Campos, é hoje a única área protegida pelo governo federal onde predomina o ecossistema de restinga, e foi reconhecido pela UNESCO como reserva da biosfera (ICMBIO, 2013).

Apesar do encolhimento significativo do território macaense desde a criação do município, as suas fronteiras litorâneas são ainda hoje determinadas por corpos d'água. Enquanto os limites originais do município eram rios que encontravam o mar, os atuais limites são lagamares, rios represados por cordões arenosos. Observa-se que a bacia hidrográfica do Rio Macaé, abrangendo a bacia do Canal Macaé-Campos, foi decisiva na delimitação do município até a década de 1950, conforme ilustrado na Figura 5.





Figura 5 – Municípios no entorno do estuário do Rio Macaé, Parque Nacional de Jurubatiba e principais cursos d'água.

Fonte: Imagem do Google Earth, dados do IBGE (1959) e ICMBIO.

Apesar do grande potencial ocioso no porto de Imbetiba quando incorporado pela Petrobras em 1977, em 1998 o então gerente geral da empresa declara que o terminal portuário já encontrava-se em estado de absoluta saturação (SANTAFÉ, 2013). Em 2007, a Petrobras anuncia a descoberta de novas bacias de petróleo, ainda maiores, numa camada abaixo das bacias exploradas hoje. Estes novos campos são denominados *pré-sal*, por se situarem sob uma espessa camada salina (PETROBRAS, 2013).

A exploração do pré-sal enseja a modernização portuária, e o poder público municipal planeja a construção de um novo porto, ao norte do estuário. Entretanto, o local escolhido para a instalação novo porto é criticado por especialistas, que alertam que o aumento do fluxo petrolífero ameaça espécies marinhas, inclusive ameaçadas de extinção, e prejudica atividade pesqueira. Também será impactado o Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, já afetado pela urbanização no seu entorno. (SOFFIATI, 2014)

## 8 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações dos corpos hídricos na região do estuário do Rio Macaé exemplificam a condição de um ambiente continuamente moldado às necessidades dos atores sociais, sobretudo dos atores hegemônicos, responsáveis pelas radicais transformações destes corpos e, por conseguinte, do espaço regional e urbano.

Os processos tecnológicos são determinantes nas formas de interação entre o

homem e o ambiente, contribuindo decisivamente para a criação de novas relações espaciais. O papel desempenhado pela tecnologia como mediadora nas relações entre o espaço habitado e os corpos hídricos é especialmente evidenciado a partir dos avanços promovidos pela revolução industrial no século XIX, quando a caracterização do estuário do Rio Macaé como uma centralidade territorial é reforçada pela implementação de novas tecnologias de transporte, tais como a navegação à vapor e as estradas de ferro. Estes processos são uma chave para compreender o papel da cidade como nó na rede de circulação territorial e a maneira como a região integra-se a uma rede de circulação mundial.

Além disso, os processos industriais contribuem para a redução de ambientes vastos e complexos a recursos naturais passíveis de processamento e venda para consumo. Tal como ocorre com a mercantilização da água, da cana, do petróleo, e do próprio espaço estuarino, que passa a ser valorado a partir do seu potencial hidroviário e, posteriormente, de expansão urbana.

Igualmente, as estruturas político-administrativas e o processo de ocupação do espaço ainda hoje são determinados por aspectos ambientais anteriores a ocupação humana, como constata-se na configuração do sistema viário e na própria delimitação das fronteiras do município de Macaé. Porém, ainda que o ambiente contribua na definição das estruturas político-administrativas, o papel desempenhado por este transcende tais estruturas no espaço e no tempo.

Neste sentido, os órgãos públicos municipais devem observar as políticas de tratamento dos rios urbanos nas sociedades onde o debate democrático e científico a este respeito tem sido amplo, adotando novos modelos de projeto e planejamento urbano e regional.

## REFERÊNCIAS

IBGE. **Enciclopédia Dos Municípios Brasileiros**. Vol. XXII. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. Acessado 02/06/2019 em < <http://twixar.me/Jnjn> >

ICMBIO - Portal. **Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba**. Institucional. Acessado 02/06/2019 em < <http://twixar.me/ynjn> >

LAMEGO, A. F. M. **Macaé À Luz de Documentos Inéditos**. *Anuário Geográfico Do Rio de Janeiro*, N. 11. Niterói: IBGE, 1958.

LAMEGO, A. R. **A bacia de Campos na geologia litorânea do petróleo**. Rio de Janeiro: Papelaria Mendes, 1944.

— — —. **O Homem e a Restinga [1946]**. Vol. 2. 4 vols. Fac-similar. *Setores Da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

— — —. **O Homem e o Brejo [1945]**. Vol. 1. 4 vols. Fac-similar. *Setores Da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

PÁDUA, J. A. **As bases teóricas da história ambiental.** Estudos Avançados 24, no n. 68 (2010): 81–101.

PARADA, A. A. **Histórias Curtas e Antigas de Macaé – Volume 1.** 1 ed. Macaé: Artes Gráficas, 1995a.

— — —. **Histórias Curtas e Antigas de Macaé – Volume 2.** 1 ed. Macaé: Artes Gráficas, 1995b.

PETROBRAS. **Trajetória: conheça nossa história.** Institucional. Acessado 04/01/2018 em <http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/trajetoria/>

REUSS, M.; CUTCLIFFE, S. (Eds.) **The Illusory Boundary - Environment and technology in history.** Charlottesville and London: U. of Virginia Press, 2010.

SANTAFÉ, M. **Porto de Macaé.** Notícias. *Pravda.ru*, 2013. Acessado 04/01/2018 em [http://port.pravda.ru/business/23-12-2013/35889-porto\\_macaee-0/](http://port.pravda.ru/business/23-12-2013/35889-porto_macaee-0/)

SAYD, João. **Rio Macaé, Município e Cidade: O Estuário no Espaço Urbano e Regional.** Riga: Novas Edições Acadêmicas, 2018.

SOFFIATI, A. **Macaé em Quatro Tempos.** *Oficina Sobre Impactos Sociais, Ambientais e Urbanos das Atividades Petrolíferas: O Caso de Macaé*, 2011. p. 61–76.

\_\_\_\_\_. **Porto de Macaé: alegrias e tristezas.** *Portal do Meio Ambiente*. 2014. Acessado 15/01/2015 em < <https://bit.ly/2wvOTpc> >

TARR, J. **The evolution of the urban infrastructure in the nineteenth and twentieth centuries.** In *Perspectives on urban infrastructure*, 4–66. Washington, DC: Royce Hanson, 1984.

WORSTER, D. **Para fazer história ambiental.** *Estudos Históricos* 4, nº 8 (1991): 198–215.



## **SOBRE A ORGANIZADORA**

**BIANCA CAMARGO MARTINS** Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Especialista em Arquitetura e Design de Interiores pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Mestranda em Planejamento e Governança Pública pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, onde desenvolve uma pesquisa sobre a viabilidade da implantação de habitação de interesse social na área central do Município de Ponta Grossa – PR. Há mais de cinco anos atua na área de planejamento urbano. É membra fundadora da Associação de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural (APPAC). Atualmente é docente da Unicesumar, onde é responsável pelas disciplinas de urbanismo, desenho urbano e ateliê de projeto.

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Análise Espacial 78  
Arranjo Produtivo Local 98, 100

### D

Desenvolvimento Sustentável 118, 352  
Direito à Cidade 138, 252, 257

### E

Economia Compartilhada 271, 287  
Expansão Urbana 131, 137

### H

Habitação de Interesse Social 152, 171, 193, 235, 236, 244, 245

### I

Inclusão Territorial 246  
Indústria Automobilística 98, 99, 101, 103, 104, 108  
Infraestrutura Verde 350

### M

Mercado Imobiliário 152, 271, 290, 294, 306, 315

### N

Norma de Desempenho 171, 175, 189, 190, 191

### P

Parques Urbanos 327, 328, 330, 335, 337  
Patrimônio Cultural 125, 379  
Percepção dos Usuários 212  
Planejamento Urbano e Regional 2, 5, 3, 203, 326, 330, 348, 349, 366  
Políticas de Planejamento Territorial 1  
Políticas Públicas 110, 193, 352, 363, 364  
Programa Minha Casa Minha Vida 139, 140, 141, 143, 144, 146, 150, 151, 193, 196,  
233, 236, 241, 244

## **Q**

Qualidade de Vida 212

## **R**

Redes de Transporte 366

Rede Urbana 80

Regularização Fundiária 223, 231, 246

## **S**

Segurança Pública 79

Sustentabilidade 174, 192, 193, 348, 351

## **Z**

Zonas Especiais de Interesse Social 232, 233, 245

Agência Brasileira do ISBN  
ISBN 978-85-7247-558-7

