

GOVERNO DO ESTADO DO CEARÁ
SECRETARIA DA INFRA-ESTRUTURA – SEINFRA
PROJETO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DO ESTADO DO CEARÁ – PROURB-CE
PREFEITURA MUNICIPAL DE HORIZONTE

**PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
DO MUNICÍPIO DE HORIZONTE**

PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

CONSÓRCIO ESPAÇO PLANO / ENGESOFT

2000

GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ

TASSO RIBEIRO JEREISSATI

SECRETÁRIO DE INFRA-ESTRUTURA

FRANCISCO DE QUEIROZ MAIA JÚNIOR

PREFEITO MUNICIPAL DE HORIZONTE

JOSÉ ROCHA NETO

ELABORAÇÃO

CONSÓRCIO ESPAÇO PLANO / ENGESOFT

COORDENAÇÃO GERAL

EDUARDO ARAUJO SOARES - Arquiteto
FAUSTO NILO COSTA JÚNIOR - Arquiteto
AIRTON IBIAPINA MONTENEGRO JR. - Arquiteto

EQUIPE TÉCNICA DO CONSÓRCIO

RAQUEL VERAS LIEBMANN - Arquiteta
LAURO CHAVES NETO - Economista
JOÃO BARROS GURGEL JÚNIOR - Geólogo
MARCELO PINHEIRO DE CASTRO REBELLO - Geólogo
NAYMAR GONÇALVES BARROSO SEVERIANO - Economista
HUGO ALEXANDRE BRASIL - Engenheiro Civil
MANOEL DA SILVA ALVES - Engenheiro Civil
IRACEMA GONÇALVES DE MELO - Pedagoga
CARLOS AUGUSTO FERNANDES EUFRÁSIO - Advogado
JOSÉ DE ANCHIETA MOTA DE MELO - Advogado
MARIA MARGARETE GIRÃO NOGUEIRA - Advogada
DUMITRU PURCARU - Economista

COLABORAÇÃO TÉCNICA

ANGELA MARIA CARVALHO MOTA - Arquiteta
JEANINE LIMA CAMINHA - Arquiteta
ANA CRISTINA GIRÃO BRAGA - Arquiteta
REGINA MARIA ROCHA NOVAIS - Estagiária em Arquitetura
GEORGIANA MARIA A. MONT'ALVERNE - Estagiária em Arquitetura
MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ - Estagiária em Arquitetura

EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

MANOEL PEREIRA DA SILVA - Coordenador do PROURB
REGINA LÚCIA NEPOMUCENO COSTA E SILVA - Arquiteta / Coordenadora do PDDU
GERALDO EGRIMAR DA SILVA - Engenheiro Civil
SORAIA COLAÇO - Socióloga
VANDA ANSELMO BRAGA DOS SANTOS - Assistente Social
EDILBERTO LIMA DE SOUSA - Coordenador do Cadastro Técnico
RAIMUNDO EXPEDITO DA SILVA - Diretor do Setor de Obras
JOSÉ ALMEIDA LIMA - Técnico Agrícola

EQUIPE DE APOIO

FRANCISCO DE OLIVEIRA BRASIL
HENRIQUE SOARES DE COIMBRA
ALEXANDRE ELIAS FERNANDES
ROBERTO CESAR OLIVEIRA CHAVES
DANIELLE ALVES LOPES
AILA MARIA ALMEIDA OLIVEIRA
MARIA AURENIR DA SILVA LIMA
FERNANDA ELIAS FERNANDES
CÍCERO VIEIRA NOBRE

A CIDADE QUE QUEREMOS...

"UMA CIDADE COM ALTO NÍVEL DE ACESSIBILIDADE SOCIAL AOS BENS E AOS SERVIÇOS PARA TODOS OS SEUS MORADORES, REALÇANDO SUA HERANÇA HISTÓRICA, PRESERVANDO SEU AMBIENTE NATURAL E PROMOVENDO O CONFORTO DA VIDA URBANA COM JUSTIÇA E EQÜIDADE".

1.0 APRESENTAÇÃO	09
2.0 CONCEITOS DO PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA	13
2.1 INTRODUÇÃO	14
2.2 PRINCÍPIOS NORTEADORES DA ESTRUTURAÇÃO URBANA	14
3.0 O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DISTRITO-SEDE	16
3.1 USO DO SOLO, DESENHO URBANO E FORMA DA CIDADE	17
3.1.1 POLÍTICAS PARA O FUTURO USO DO SOLO, DESENHO URBANO E FORMA DA CIDADE	17
3.1.1.1 Conceito Básico	17
3.1.1.2 Políticas Básicas de Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade	17
3.1.1.3 Intervenções Estruturantes	20
3.2 TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE	25
3.2.1 POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE	25
3.2.1.1 Conceito Básico	25
3.2.1.2 Políticas Básicas de Transporte e Acessibilidade	36
3.2.1.3 Intervenções Estruturantes	37
3.3 HABITAÇÃO E COMUNIDADE	39
3.3.1 POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE HABITAÇÃO E COMUNIDADE	39
3.3.1.1 Conceito Básico	39
3.3.1.2 Políticas Básicas de Habitação e Comunidade	39
3.3.1.3 Intervenções Estruturantes	44
3.4 MEIO AMBIENTE, PARQUES E RECREAÇÃO	48
3.4.1 POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE MEIO AMBIENTE, PARQUES E RECREAÇÃO	48
3.4.1.1 Conceito Básico	48
3.4.1.2 Políticas Básicas de Meio Ambiente, Parques e Recreação	49
3.4.1.3 Intervenções Estruturantes	49

3.5	INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS PÚBLICOS	54
3.5.1	POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS PÚBLICOS	54
3.5.1.1	Conceito Básico	54
3.5.1.2	Políticas Básicas de Infra-estruturas e Serviços Públicos	54
3.5.1.3	Intervenções Estruturantes	55
4.0	O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DEMAIS DISTRITOS	57
4.1	POLÍTICAS PARA A CONSOLIDAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA REDE DE DISTRITOS	58
4.1.1	CONCEITO BÁSICO	58
4.1.2	POLÍTICAS BÁSICAS DE CONSOLIDAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA REDE DE DISTRITOS	58
4.1.3	INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES	59
4.1.3.1	Intervenções Aplicáveis a todos os Distritos	60
4.1.3.2	Intervenções Aplicáveis ao Distrito Relevante – Distrito de Dourados	61
5.0	GLOSSÁRIO	64
6.0	BIBLIOGRAFIA	68
7.0	ANEXOS	73

RELAÇÃO DOS CROQUIS E MAPAS

• CROQUIS

01 – Proposta – Modelo Esquemático de Convivência de Usos em Rodovia (Esquinas Comerciais)	23
02 – Proposta – Subsistema Troncal – Seção Tipo T1	27
03 – Proposta – Subsistema Troncal – Seção Tipo T2	28
04 – Proposta – Subsistema Coletor – Seção Única	29
05 – Proposta – Subsistema Local – Trecho Padrão	31
06 – Proposta – Subsistema Local – Cruzamentos	32
07 – Proposta – Subsistema Local – Vias Paisagísticas – Seção Tipo P1	33
08 – Proposta – Subsistema Local – Vias Paisagísticas – Seção Tipo P2	34
09 – Proposta – Subsistema Local – Malha Ciclovitária e de Calçada Paisagístico	35
10 – Proposta – Modelo Padrão Esquemático para Unidade de Vizinhança	40
11 – Proposta – Modelo Padrão Esquemático para Centro de Vizinhança	41
12 – Distrito de Dourados – Proposta	62

• MAPAS¹

01 – Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade – Proposta	74
02 – Transporte e Acessibilidade – Proposta	75
03 – Habitação e Comunidade / Unidades de Vizinhança – Proposta	76
04 – Meio Ambiente, Parques e Recreação – Proposta	77
05 – Projetos Estruturantes – Proposta	78

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 – ANEXOS.

O **Plano de Estruturação Urbana**, a seguir apresentado, representa a evolução natural do processo de trabalho desenvolvido até a presente data, pelo Consórcio Espaço Plano / Engesoft, na montagem do **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, PDDU** de Horizonte. Nesse processo foram vivenciados, em conjunto – Consórcio, Prefeitura Municipal de Horizonte e Comunidade Horizonense, uma série de etapas de trabalho e eventos da maior significação para se chegar ao estágio atual – o **Plano de Estruturação Urbana**.

Para atingir esta etapa elaborou-se um pré-diagnóstico apoiado em levantamentos, pesquisas de campo e depoimentos de moradores do Município e da Cidade de Horizonte. Seu objetivo foi estruturar o conhecimento socializado dos problemas e orientar as formulações das questões essenciais que, em seguida, foram colocadas no evento **Oficina I** para discussão pelo Comitê Local do PDDU.

Nessa oficina, que teve como objetivo básico a geração de subsídios para construção do documento **Relatório de Questões / Módulo Conceito**, foi apresentado um conjunto de questões ao Comitê Local do PDDU, levantando problemas, discussões e informações sobre o Município e a Cidade de Horizonte.

Os cidadãos representantes foram perguntados sobre essas questões e responderam-nas produzindo um conjunto de "informações" que foram ordenadas e confrontadas com os padrões técnicos contidos no documento **Modelo Projetual para Elaboração de Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano**, produzido pelo Consórcio, e originaram metas, conceitos e diretrizes que consubstanciaram o **Relatório de Questões / Módulo Conceito**. Esse documento, por sua vez, resumiu uma série de expressões sobre o caráter da cidade, além de destacar os pontos fortes que deveriam ser realçados, alinhando os obstáculos e problemas para responder o desafio principal: como resolvê-los e chegar ao tipo da cidade que a comunidade deseja?

O **Relatório de Questões / Módulo Conceito** passou, então, a caracterizar-se como o instrumento balizador da etapa do **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**, denominada de **Plano de Estruturação Urbana**.

Este plano sintetiza o conjunto de proposições de caráter físico-urbanístico estruturador para o município (sede e distritos) e guarda estreita relação de complementaridade com os objetivos de obtenção da condição estratégica de desenvolvimento desejada para Horizonte, explicitadas no documento **Plano Estratégico de Horizonte**, que seqüenciou o **Módulo Conceito**.

O documento **Plano de Estruturação Urbana** subdivide-se em 07 seções e 08 subseções, conforme discriminação que se segue:

1. APRESENTAÇÃO
2. CONCEITOS DO PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA
 - 2.1. INTRODUÇÃO
 - 2.2. PRINCÍPIOS NORTEADORES DA ESTRUTURAÇÃO URBANA
3. O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DISTRITO-SEDE
 - 3.1. USO DO SOLO, DESENHO URBANO E FORMA DA CIDADE – Políticas para o Futuro Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade
 - 3.2. TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE – Políticas para o Futuro Sistema de Transporte e Acessibilidade
 - 3.3. HABITAÇÃO E COMUNIDADE – Políticas para o Futuro Sistema de Habitação e Comunidade
 - 3.4. MEIO AMBIENTE, PARQUES E RECREAÇÃO – Políticas para o Futuro Sistema de Meio Ambiente, Parques e Recreação
 - 3.5. INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS PÚBLICOS – Políticas para o Futuro Sistema de Infra-estruturas e Serviços Públicos
4. O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DEMAIS DISTRITOS
 - 4.1. POLÍTICAS PARA A CONSOLIDAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA REDE DE DISTRITOS
5. GLOSSÁRIO
6. BIBLIOGRAFIA
7. ANEXOS

Nessas seções e subseções, de forma seqüenciada, conceitua-se o **Plano de Estruturação Urbana** para os municípios e define-se o modelo de cidade pretendida para Horizonte.

Em seguida, o documento introduz todo um conjunto de formulações propositivas para a estruturação do espaço urbano da Cidade de Horizonte e demais distritos do Município, sempre iniciadas através da inserção de um "conceito básico" para cada tema abordado, seguido de

um conjunto de políticas básicas e da indicação de um elenco de intervenções estruturantes que, somadas e implantadas numa hierarquia temporal e de complementaridade, deverão, no final da sua implementação, configurar o perfil desejado para a Cidade e o Município de Horizonte.

A apresentação e discussão dos conteúdos do **Plano de Estruturação Urbana**, em sua versão preliminar, ocorreram no evento **Fórum II**, realizado em Horizonte. Nesse encontro todas as proposições foram intensamente analisadas, discutidas e checada sua compatibilização com os resultados do evento **Oficina I**, que gerou o **Relatório de Questões / Módulo Conceito**. A realização desse **Fórum** teve diversos momentos de discussão, tanto com a equipe técnica de acompanhamento do **PDDU**, como também com o Comitê Local do **PDDU**, formado por agentes sociais do Município, e com a comunidade horizonense.

Ao final do documento, com chamadas inseridas sempre de forma associada ao tema abordado, está um conjunto de peças gráficas essenciais à leitura e compreensão das proposições.

2.0 - CONCEITOS DO PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA

2.1. INTRODUÇÃO

O **Plano de Estruturação Urbana**, parte integrante do **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano**, nos seus aspectos físicos e urbanísticos, caracteriza-se como uma política de afirmação de diretrizes espaciais para o planejamento e o futuro da cidade, estabelecendo metas de longo prazo e visando o desenvolvimento da comunidade dentro dos espaços físicos adequados, com boa acessibilidade às pessoas, aos bens e aos serviços.

Ele configura as futuras relações entre a população e as escolas, os parques, as ruas, os equipamentos comerciais, as indústrias, o transporte, a moradia, o trabalho e outras necessidades. Ele é também uma expressão do município, adotando metas e objetivos para dirigir seu futuro crescimento e seu desenvolvimento.

O **Plano de Estruturação Urbana** será usado para decisões públicas e decisões de cidadãos e organizações privadas que venham a afetar o futuro da cidade. Além disso, o **Plano de Estruturação Urbana** oferece a base para orientar e coordenar os esforços do município, no sentido de promover uma alta qualidade de vida para todos os residentes. Os aspectos físicos do crescimento urbano, quase sempre devem ser colocados dentro do contexto do ambiente social que é parte da vida dentro da cidade. É indispensável que o plano se articule com o processo de planejamento da administração municipal e estabeleça fácil acesso à participação da comunidade.

A compreensão contemporânea de um **Plano de Estruturação Urbana** deve contemplar a urbanização como uma rede complexa e altamente significativa, integrada por artefatos, pessoas e natureza, distribuindo continuamente o acontecimento da vida completa em qualquer de seus nós. Hoje pode-se dizer, com segurança, que a boa forma da cidade não segue o modelo de zoneamento em que as atividades são classificadas e “impressas” artificialmente em áreas de territórios especializados, em detrimento da densidade gregária das múltiplas atividades em convivência. O zoneamento tradicional também é responsável pela “morte” da rua como espaço de convivência, ao mesmo tempo em que transformou essa categoria de espaço público em “sistema viário”, privilegiando o veículo automotor e secundarizando a maioria pedestre. O ideário do presente plano urbanístico pretende zelar pela conquista e manutenção das qualidades indispensáveis ao conforto urbano da maioria dos habitantes.

2.2. PRINCÍPIOS NORTEADORES DA ESTRUTURAÇÃO URBANA

Reconhecemos que as soluções físicas, por si só, não resolvem os problemas sócio-econômicos, porém, a vitalidade, a estabilidade e a sanidade das comunidades, não

podem ser sustentadas sem uma estrutura física coerente.

Todos os princípios que norteiam o projeto de desenvolvimento urbano aqui apresentado são consistentes com o conceito de sustentabilidade, onde se busca satisfazer as necessidades do presente sem comprometer as possibilidades das futuras gerações em resolver suas próprias necessidades. Nas palavras de Gregory Bateson, o que mais conta para o projeto de uma cultura sustentável é a ecologia, entendida como uma rede balanceada e adaptativa, ajustada entre os produtos da mente humana e os processos da natureza. Dessa forma, a condição estratégica para o desenvolvimento e a melhoria da qualidade de vida urbana decorrerão do ajustamento entre o cenário natural devidamente preservado e o ambiente cultural definido por:

- Disponibilidade adequada de uma rede de infra-estruturas;
- Disponibilidade de fatores de produção aliados a ofertas de oportunidades de formação de mão de obra qualificada e diversificada;
- Serviços de acesso e recepção para moradores e visitantes;
- Preservação das arquiteturas históricas;
- Oferta cultural e de lazer, com qualidade;
- Disponibilidade de habitação combinada com alto nível de acessibilidade e transporte diversificado;
- Gestão do crescimento urbano, apoiada na urbanização compacta com eliminação dos vazios urbanos, para obtenção da boa escala da cidade, tendo como medida o cidadão pedestre, reduzindo o privilégio do automóvel e a dependência do transporte motorizado; e
- Distribuição dos lugares de trabalho de forma dispersa e acessível às moradias, ao invés das grandes concentrações em situações remotas.

3.0 - O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DISTRITO-SEDE

3.1. USO DO SOLO, DESENHO URBANO E FORMA DA CIDADE - (MAPA Nº 01)¹

3.1.1. POLÍTICAS PARA O FUTURO USO DO SOLO, DESENHO URBANO E FORMA DA CIDADE

3.1.1.1. Conceito Básico

O futuro uso do solo da Cidade de Horizonte será caracterizado pela distribuição espacialmente balanceada, de um conjunto de Unidades de Vizinhança contendo uso misto composto de moradia, comércio, trabalho, natureza e equipamentos sociais, de lazer e de serviços. Essas Unidades de Vizinhança serão articuladas entre si por um circuito de transporte coletivo que as ligará, também, à zona central, aos parques, ao terminal rodoviário e às áreas de trabalho industrial, que serão ordenadas linearmente, segundo as diretrizes de crescimento, proporcionando um equilíbrio das atividades urbanas e fácil acessibilidade ao transporte rodoviário de carga.

A partir da execução dessa nova rede de vias para o transporte público, aliada aos caminhos de pedestres e ciclovias, será possível criar uma nova visibilidade para a imagem urbana da cidade. O tratamento dado ao espaço público contribuirá para uma melhor apreensão da morfologia da cidade criando uma sintaxe inteligível entre os diversos elementos que compõem a cena urbana.

3.1.1.2. Políticas Básicas de Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade

- Reestruturar o zoneamento de uso do solo através de uma estrutura policêntrica, com uso misto e incremento de densidade.
- Incentivar a permanência e o incremento da moradia na zona central.
- Criar um subsistema troncal de vias para priorizar a ligação entre os Centros Focais de Unidade de Vizinhança através do transporte coletivo e de ciclovias.
- Apoiar a configuração de limites físicos de Unidades de Vizinhança, considerando um raio de caminhabilidade de 600,00m (seiscentos metros) a partir de seu centro.
- Garantir, para as novas Unidades de Vizinhança, a coexistência de atividades de moradia, trabalho, comércio, lazer, e a acessibilidade aos serviços públicos, além dos equipamentos de segurança, saúde e educação.

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

- As atividades de granja deverão ficar fora do novo perímetro urbano, podendo localizar-se nas imediações, desde que sejam observados os procedimentos ambientais cabíveis.
- Configurar, nas Unidades de Vizinhança, as atividades de convergência coletiva em torno de um espaço público central, cujo principal ponto focal é a estação de transporte público.
- Evitar, por todos os meios legais, a expansão dos limites urbanizados da cidade e controlar seu crescimento através da ocupação dos vazios urbanos disponíveis e do incremento da densidade.
- Criar atratividades de desenvolvimento na zona urbana existente para conter a “fuga” de atividades urbanas para as margens do futuro contorno rodoviário, organizando os novos usos nas margens do trecho urbano da BR-116, de acordo com a nova função social e urbana que a mesma adquirirá, com finalidade de privilegiar a qualidade espacial, através de uma nova linguagem, incentivando o desempenho do tráfego calmo e favorecendo o deslocamento de pedestres e bicicletas em seu trajeto.
- Descentralizar o trabalho industrial em núcleos equidistantes em relação à maioria das Unidades de Vizinhança, redistribuindo a implantação das novas indústrias em uma estrutura linear e modular ao longo da BR-116.
- Ordenar o zoneamento das margens da variante da BR-116, para que os novos usos não sejam incompatíveis com a escala de rodovia federal, restringindo-se o uso à implantação de lotes industriais e serviços referentes à demanda da rodovia, sempre mantendo faixas verdes para proteção e melhoria da qualidade visual do percurso.
- Criar intervalos, ao longo da faixa linear de ocupação industrial, com usos diversificados, quebrando a rigidez da ocupação e não configurando a idéia de cinturão industrial.
- Criar mecanismos que possibilitem a interface entre os usos comerciais e de serviços permitidos e a Rodovia BR-116. Esses mecanismos deverão ser compostos por áreas verdes marginais à rodovia, denominadas de “faixas de proteção”, quando possível, seguidas de vias locais auxiliares, paralelas à rodovia. O acesso de veículos dessas vias à rodovia, deverá ter espaçamento de, no mínimo, 400,00m (quatrocentos metros). Os serviços e comércio permitidos à margem da rodovia serão localizados em “esquinas comerciais” e terão entradas através das vias de tráfego local, utilizando acessos

compartilhados. A conexão entre vias secundárias e áreas de estacionamento, deverá ser feita pelo fundos dos lotes.

- Desestimular a ocupação do solo com uso habitacional a oeste da área destinada ao uso industrial, objetivando a dispersão dos efeitos poluentes das instalações industriais.
- Criar faixas de amortecimento entre o uso industrial e os demais usos, dispondo nessas faixas, atividades de recreação ao ar livre, com verde acessível.
- Criar faixa de proteção ao longo da BR-116, para diminuir o impacto da concentração industrial, amenizando a paisagem e favorecendo a qualidade do percurso no Município.
- Favorecer e estreitar as relações com o município de Pacajus, criando uma continuidade de usos e padrões de urbanização, estabelecendo excelência e fluidez nas relações urbanas.
- Promover a urbanização moderada das margens de alguns dos recursos hídricos para dar-lhes a condição de parques urbanos, permitindo maior acessibilidade das Unidades de Vizinhança, com conforto e segurança. Sempre que possível, criar nessa urbanização a possibilidade de implantação de um sistema de ciclovias e espaços para caminhadas, integrando a rede de parques urbanos através de acesso contínuo e rápido.
- Criar uma rede de espaços de convivência e lazer nas Unidades de Vizinhança e distritos.
- Criar paisagens urbanas renovadas para os novos Centros Focais de Unidade de Vizinhança, que terão a oportunidade de conferir qualidade de desenho urbano à comunidade, através dos novos equipamentos centrais de serviços sociais e das edificações de apoio à vida comunitária, conferindo-lhes, assim, o papel de “portais” dos núcleos da nova centralidade urbana.
- Criar critérios mais rigorosos nas exigências legais para obter uma melhor qualidade arquitetônica nas futuras construções.
- Prover as áreas abertas e futuros parques com mobiliário urbano e amenidades com boa qualidade de desenho.
- Para o controle geral do padrão do desenho urbano e para o preenchimento de vazios urbanos e incrementos de densidades, as novas Unidades de Vizinhança deverão

configurar-se com predominância de construções térreas. No entanto, deverá ser estabelecido um gradiente de densidades, no sentido centro-periferia, onde o centro concentrará construções de até 3 pavimentos de moradia, superpostas a um pavimento térreo com atividade de comércio, favorecendo a urbanização compacta combinada com o uso misto, como forma de conter a expansão urbana e favorecer à boa acessibilidade.

3.1.1.3. **Intervenções Estruturantes**

Os propósitos do **Plano de Estruturação Urbana** para a Cidade de Horizonte enfatizam os seguintes pontos essenciais, a seguir relacionados, com relação ao futuro uso do solo, desenho urbano e forma da cidade:

- Conter a expansão do desenvolvimento urbano de forma combinada com o crescimento compacto, evitando que a cidade dilate o seu limite urbano. Esse propósito visa reduzir os gastos da população com transporte urbano, racionalizar os custos infra-estruturais, preservar as áreas naturais periurbanas ou de transição, aumentar o grau de acessibilidade da população ao trabalho, ao lazer e aos serviços, reforçar a convivência e a vida gregária e, por fim, garantir à maioria a vida compartilhada em uma cidade mais justa e democrática.
- Consolidar a realidade da conurbação urbana com o Município de Pacajus e incentivar o processo, já existente, de ligação física, de forma contígua, contendo a dispersão e dando continuidade à ocupação industrial ao longo da BR-116, com um zoneamento compatível com a vocação e o potencial da área, salvaguardando as necessidades de preservação ambiental.
- Incrementar a acessibilidade da população em suas atividades cotidianas com relação ao trabalho, aos serviços sociais, às infra-estruturas, ao lazer e ao comércio.
- Reordenar os espaços públicos naturais e urbanizados, no sentido de favorecer à convivência da população, com vários raios de alcance, de acordo com cada escala, desde a Unidade de Vizinhança até os espaços centrais.
- Preservar os espaços de natureza sensível e os sistemas de drenagem natural.
- Criar medidas disciplinadoras para o uso, no sentido de conter o processo de degradação ambiental das áreas marginais dos rios Catu e Mal Cozinhado além do Canal do Trabalhador.

- Favorecer a circulação de pedestres e bicicletas, satisfazendo as necessidades de circulação da maioria da população e ao mesmo tempo ajudando a configurar o perfil da cidade saudável, através de um zoneamento polinuclear com unidades compactas de uso misto interconectadas por transporte público e ciclovias.
- Intervir sobre as futuras construções que possam vir a interferir de forma negativa na cena urbana de interesse visual, ou seja, na harmonia volumétrica da massa construída, em função do volume e escala.
- Criar uma forma de desenvolvimento urbano para a cidade, no sentido de controlar o seu crescimento, baseado numa espacialidade orgânica, através de um sistema articulado e gradativo de Unidades de Vizinhança e, dessa maneira, suportar o crescimento demográfico previsto para o ano 2019, quando se dará o limite de saturação do sistema proposto e a vigência da atual proposta urbanística. Ocorrendo o crescimento da cidade além desses limites, as revisões do Plano Diretor incluirão novas Unidades de Vizinhança usando os mesmos critérios aqui apresentados e adaptando o sistema geral de transporte e acessibilidade para conectá-las de forma conveniente.
- É necessário assegurar, para a Cidade de Horizonte, uma boa qualidade de desenho urbano como melhoria da identidade urbana e da imagem e referência simbólica através do tratamento dos espaços de uso público. Para tanto, os espaços públicos centrais deverão ser redesenhados a fim de favorecer a visualidade dos conjuntos urbanos. Além disso, os novos centros focais das Unidades de Vizinhança deverão reforçar o conjunto construído com uma maior qualidade de desenho urbano.

Foram identificadas as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade (MAPA Nº 05)¹:

1. **Sistema Linear Modulado de Implantação Industrial**

Esse projeto consiste na execução de Planos Diretores Setoriais para organização de áreas industriais eqüidistantes, em relação à nova rede de Unidades de Vizinhança proposta, a partir do desenvolvimento das zonas já existentes.

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

A vocação de pólo industrial do Município pressupõe uma ênfase na distribuição espacial das instalações do setor na área urbana, e um zoneamento compatível com a interface desejada entre o uso industrial e as demais atividades, evitando grandes concentrações de trabalho sem vida familiar ao redor.

A ocupação linear configurada pela existência do eixo ordenador da cidade, a BR-116, compatibilizada com um padrão de urbanização desconcentrador e pulverizador de funções, induz a um sistema linear modulado de implantação industrial, configurando uma estrutura formal bastante legível.

As áreas destinadas ao uso industrial distribuir-se-ão em uma faixa contínua ao longo da variante da Rodovia BR-116, na sua margem oeste (MAPA Nº 01), limitando o crescimento urbano nessa direção. Concomitantemente com o uso industrial a oeste, e a zona residencial à leste, poderão ocorrer blocos de usos complementares (habitação, hotéis, pousadas, comércio e outros serviços específicos para o atendimento das funções rodoviárias), a intervalos mínimos de 400,00m (quatrocentos metros), ao longo da variante da Rodovia BR-116, obedecendo ao modelo esquemático definido no CROQUIS Nº 01.

Esses blocos de usos complementares, denominados de “esquinas comerciais”, juntamente com os assentamentos industriais previstos darão a conformação espacial definitiva da zona industrial, mesclando de forma criteriosa o uso industrial de maior porte com os usos inerentes à área de influência direta de eixos rodoviários.

Adicionalmente, entre o uso industrial e os demais usos, quando ocorrerem, propõe-se uma faixa de amortecimento com vegetação, de 35,00m (trinta e cinco metros) de largura, com o objetivo de amenizar o percurso e melhorar a qualidade visual da paisagem. Essa faixa será sempre parte integrante dos lotes industriais. Deverá receber além de vegetação, equipamentos sociais, de recreação e outros de suporte e manutenção da vida comunitária, favorecendo a ocupação das horas de folga dos trabalhadores das unidades industriais do entorno.

A urbanização e equipagem dessas franjas de natureza e recreação será suprida através de parcerias entre a Prefeitura de Horizonte e as empresas a se instalarem na Zona Industrial.

Inserir o CROQUIS Nº 01 – Esquinas Comerciais

2. Centro Cívico – Renovação Urbana da Zona Central

Esse projeto traz como prerrogativa a valorização da qualidade arquitetônica e urbanística da área central. Entende o centro como o lugar onde a cidade mais pulsa e onde frui a sinergia das funções sociais e urbanas de uma comunidade, conferindo identidade urbana, traduzindo-se nos objetivos da comunidade aí instalada.

Devido à falta de ordenamento da cidade de Horizonte, o rápido crescimento com incremento populacional altíssimo, seu centro urbano não se apresenta como um “fórum visível” da comunidade com o qual ela se identifique e utilize, numa convivência harmônica.

Além desses fatores, a atividade de granja, que ocupa parte significativa da área central, é incompatível com as demais atividades urbanas, pela nocividade ambiental, além de deixar grande parte da área central marginal e desconectada com o fluxo da cidade.

Para que se construa a imagem da cidade com clareza, o centro deverá ser bem caracterizado, propiciando identidade com seus cidadãos, sendo necessário organizar um programa de usos específicos, com a priorização da pluralidade de funções recorrentes à consolidação da cultura urbana desejada para o Município.

Deverá ser objeto de projeto específico a área correspondente à atual Granja São José, onde ficarão dispostos os principais usos institucionais da sede, configurando-se o local como centro cívico da comunidade. Além disso, deverão ser implantados equipamentos de usos diversos, com ampliação de estoque habitacional diversificado, espaços para atividades culturais e de lazer, o comércio e os serviços.

3. Sistema de Espaços Públicos da Zona Central

Esse projeto consiste no redesenho dos espaços públicos que compõem a moldura da zona central, apoiando a malha de caminhadas de pedestres e incluindo um projeto de rearborização e de mobiliário urbano.

Faz-se necessário o redesenho da paisagem urbana central merecendo tratamento urbanístico todos os espaços de apropriação do cidadão, tanto os espaços de permanência quanto os espaços de passagem, tornando-os ambientes aprazíveis, através de intervenções no tocante à criação de novos percursos, passagens, recintos de permanência, para o usuário, o pedestre circunstancial e o morador.

O projeto deverá contemplar as ruas cujas larguras possibilitam a criação de um amplo espaço para circulação e permanência de pedestres, principalmente a Rodovia BR-116 em sua parte local. Os espaços referidos serão obtidos através do redesenho das respectivas plataformas, objetivando assegurar sua visualidade como "portais" de acesso à cidade, apoiando a função desses espaços centrais como espaço de pedestres, evocando a situação similar das "ramblas" barcelonesas, no sentido de abrigar, aí, as atividades noturnas de encontro, lazer e entretenimento.

Algumas ruas podem ser transformadas em espaço de uso compartilhado, com nova arborização.

O projeto para o sistema de espaços públicos da zona central deverá prever, também, a instalação de amenidades paisagísticas, como quiosques, fontes, jardins, sinalização para veículos, bicicletas e pedestres, etc. Especial atenção deverá ser dada à seleção dos materiais de pavimentação, atendendo a seus variados usos, promovendo segurança para os pedestres, e criando um padrão visual bem caracterizado e homogêneo.

3.2. TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE - (MAPA N° 02)¹

3.2.1. POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE TRANSPORTE E ACESSIBILIDADE

3.2.1.1. Conceito Básico

A implantação do sistema articulado de transporte e acessibilidade, deverá ser feita de forma gradativa, uma vez que esse processo demanda a harmonização executiva dos Centros Focais de Unidade de Vizinhança com os novos sistemas de vias, o que inclui intervenções físicas e desapropriações, de maneira hierarquicamente coordenada. Dada a importância fundamental do transporte público e da acessibilidade para o desenvolvimento urbano de Horizonte, é conveniente que a administração busque por todos os meios, formar parcerias no sentido de viabilizar sua implementação.

O Sistema de Transporte e Acessibilidade proposto para a Cidade de Horizonte consiste, fundamental e prioritariamente, na estruturação de um sistema de transporte coletivo que conecte todos os futuros Centros Focais de Unidades de Vizinhança, apoiado por outro sistema complementar com ciclovias e uma rede de circulação de pedestres, baseada num raio de caminhabilidade médio de 600,00m (seiscentos metros).

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

A acessibilidade será apoiada por um sistema viário básico (subsistema troncal) abrangente e com alcance eqüitativo, favorecendo os deslocamentos a pé, de bicicleta e de automóveis, oportunizando a implantação de um circuito de transporte público, que deverá conectar todos os Centros Focais de Unidades de Vizinhança.

Esse subsistema troncal será conformado por vias ("boulevards") cujas larguras obedecerão a dois tipos de seção transversal, conforme as características da área onde se desenvolvam, sua localização e seu uso, com espaço reservado para pedestres, bicicletas, carros de passeio, transporte coletivo, veículos de carga e canteiro central. As características de cada seção estão apresentadas a seguir:

- Seção Tipo T1 – Para o trecho urbano da atual BR-116, situado entre o início e o término da variante proposta e a ligação Centro–Dourados e para o Subsistema Linear 03 – Sítio do Picapau Amarelo, com as seguintes características: duas pistas de rolamento, com três faixas de tráfego em cada pista, sendo uma exclusiva para o transporte coletivo; canteiro central; e ciclovias e calçadas dos lados externos das pistas de rolamento. As vias com esta seção terão largura total de 36,00m. (trinta e seis metros) (CROQUIS N° 02).
- Seção Tipo T2 – Para as demais vias do Subsistema Troncal, com as seguintes características: duas pistas de rolamento, com duas faixas de tráfego em cada pista; canteiro central; e ciclovias e calçadas dos lados externos das pistas de rolamento. As vias com esta seção terão largura total de 28,80m (vinte e oito metros e oitenta centímetros) (CROQUIS N° 03).

Além do circuito básico ligando as Unidades de Vizinhança haverá um subsistema de vias coletoras, que obedecerá à uma seção transversal única, com as seguintes características: duas pistas de rolamento, com duas faixas de tráfego em cada pista, canteiro central e calçadas dos lados externos das pistas de rolamento. As vias terão largura total de 21,00m (vinte e um metros) (CROQUIS N° 04).

Esse subsistema coletor definirá quadriláteros com faces médias de 400,00m (quatrocentos metros), em cujo interior será estimulado o padrão de “tráfego calmo”, privilegiando o pedestre.

Completando o circuito básico de interligação das Unidades de Vizinhança (Subsistemas Troncal e Coletor), no terceiro e último nível hierárquico, haverá o Subsistema Local, conformado pelas vias locais, que se desenvolvem nas áreas de “tráfego calmo”, por calçadas, vias de pedestres, vias paisagísticas e malha cicloviária e de calçamento paisagístico.

Inserir o CROQUIS Nº 02

Inserir o CROQUIS Nº 03

Inserir o CROQUIS Nº 04

Para tanto, em busca da redução da velocidade nessas áreas, será desestimulado o tráfego de passagem e as ruas deverão ser adaptadas, através do alargamento e arborização dos passeios, da quebra de continuidade ou impedimento do tráfego, do bloqueio dos cruzamentos ou ainda da diferenciação da tipologia e nível do pavimento. Esse padrão deverá ser adaptado às zonas já urbanizadas e ordenar os desenhos das zonas de expansão (CROQUIS N^{os} 05 e 06).

As Vias Paisagísticas, que delimitarão os Parques Urbanos, receberão configurações especiais, garantindo a proteção dos recursos hídricos e assegurando melhor acessibilidade entre as Unidades de Vizinhança, com áreas que favoreçam o tráfego pedestre. Essas vias obedecerão a dois tipos de seção transversal, conforme as características da área onde se desenvolvam, na forma e composição a seguir discriminadas:

- Seção Tipo P1 – Duas pistas de rolamento, com duas faixas de tráfego em cada pista, canteiro central, ciclovia e calçadão ladeando externamente a pista de rolamento contígua ao parque, e calçada simples ladeando externamente a outra pista de rolamento. As vias com esta seção terão largura total de 25,00m (vinte e cinco metros) (CROQUIS N^o 07).
- Seção Tipo P2 – Uma pista de rolamento, com duas faixas de tráfego, ciclovia e calçadão ladeando a faixa de tráfego contígua ao parque, e calçada simples ladeando a outra faixa de tráfego. As vias com esta seção terão largura total de 16,00m (dezesesseis metros) (CROQUIS N^o 08).

A Malha Ciclovária e de Calçadão Paisagístico delimita as áreas de preservação de recursos hídricos da cidade e será de grande importância para a paisagem e a ventilação da cidade. Terá plataforma com largura total de 9,00m (nove metros) (CROQUIS N^o 09).

As faixas de rolamento das vias dos subsistemas troncal e coletor, e das vias paisagísticas, quando tiverem a função de coletoras, terão largura de 3,60m (três metros e sessenta centímetros) cada, para evitar problemas de ultrapassagem de veículos, visto que são vias de fluxo mais intenso que o subsistema local. As vias locais e paisagísticas com funções locais terão as faixas de rolamento com 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) de largura, sendo que as vias locais terão, sempre que possível, largura total mínima de 12,00m (doze metros). As exceções serão definidas por projetos executivos específicos.

As larguras das seções propostas no PDDU são previstas para o tráfego que existirá na cidade quando todo o sistema viário estiver implantado no horizonte de vinte anos, garantindo espaço

Inserir o CROQUIS Nº 05

Inserir o CROQUIS Nº 06

Inserir o CROQUIS Nº 07

Inserir o CROQUIS Nº 08

Inserir o CROQUIS Nº 09

para futuros alargamentos quando a demanda justificar. As vias, portanto, poderão ser implantadas inicialmente com seções reduzidas.

3.2.1.2. Políticas Básicas de Transporte e Acessibilidade

- Criar, sempre que possível, junto ao subsistema troncal, uma trilha de ciclovias e caminhos para pedestres, conectando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos espaços centrais da cidade e seus equipamentos.
- Implantar um circuito de transporte público de alta acessibilidade, ligando as Unidades de Vizinhança entre si e essas aos equipamentos centrais de uso comum.
- Criar uma malha de caminhos de pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos e o conseqüente alargamento de alguns passeios e arborização desses espaços além da implantação de um sistema de mobiliário urbano compatível.
- Criar uma malha de ciclovias conectando e integrando os parques urbanos da cidade.
- Implantar um órgão gestor do planejamento e operação dos transportes para coordenar institucionalmente sua gerência, reduzindo custos e aumentando a produtividade do setor.
- Incentivar o uso do transporte público em toda sua plenitude, através da criação de rotas eficazes, paradas racionais, equipamentos novos e preparação de recursos humanos.
- Deverão ser implantadas rotas de transporte público na variante da Rodovia BR-116, conectando a zona industrial às demais zonas da cidade e distribuindo o fluxo gerado por esse uso.
- Possibilitar, quando necessário, a construção, pela iniciativa privada, de um conjunto de estacionamentos em áreas de uso privado, acessíveis através do subsistema troncal na Rodovia BR-116. Esses estacionamentos localizar-se-ão próximos à zona central, permitindo que seu usuário possa circular a pé na área e, desta forma, propiciar a redução do uso do automóvel na zona.
- Todo esse conjunto de políticas deve ser detalhado em um futuro plano setorial de transporte e acessibilidade a ser executado como projeto estruturante.

3.2.1.3. **Intervenções Estruturantes**

O conceito utilizado para estruturar o sistema de transporte e acessibilidade do Município de Horizonte, tem como propósito disciplinar a convivência entre os vários modos de transporte, facilitando os deslocamentos da maioria da população, privilegiando pedestres e ciclistas sem, no entanto, criar interdições rigorosas ao uso do automóvel.

Foram identificadas as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Transporte e Acessibilidade (MAPA Nº 05)¹:

1. **Subsistema Troncal de Transporte e Acessibilidade**

Transporte e Acessibilidade, na proposta de estruturação urbana para a Cidade de Horizonte, são variáveis fundamentais e indispensáveis para assegurar que a cidade seja democrática.

O projeto estruturante de um Subsistema Troncal de Transporte e Acessibilidade visa garantir a efetivação dessa cidade democrática, através de uma base física de vias principais, que servirá a todos os tipos de usuários, desde pedestres e ciclistas a motoristas de carga, automóveis e transportes coletivos, permitindo a diminuição do tempo percorrido nas vias, segurança para todos os usuários e, principalmente, a acessibilidade à toda cidade: Unidades de Vizinhança, natureza, equipamentos, trabalho, moradia, lazer, etc.

O Subsistema Troncal de Transporte e Acessibilidade é pensado para assegurar que toda a cidade tenha seus problemas viários resolvidos de forma lógica e gradual, seguindo as diretrizes básicas lançadas pelo Plano Diretor.

As áreas mais problemáticas deverão receber prioridade de execução. A proposta do Subsistema Troncal de Transporte e Acessibilidade para a Cidade de Horizonte considera, não somente o desenho das vias mas toda a lógica de fluxos e demanda, percursos viáveis do futuro sistema de transporte coletivo a ser implantado ou reestruturado, além de garantir a intercomunicabilidade de todas as Unidades de Vizinhança.

Esse subsistema compreende:

- A criação de um circuito de mobilidade que ligará todos os futuros Centros de Unidade de Vizinhança e terá, também, previsão para conexão rápida com o centro do Distrito de

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

Dourados. Esse “boulevard de mobilidade” terá um eixo principal que aproveitará a diretriz da BR-116 (trecho central que ficará desativado a partir da implantação da variante), continuará na via de acesso ao Distrito de Dourados, Rua Manoel Conrado e direcionar-se-á em trecho novo com traçado paralelo à BR-116 (sentido leste), adotando o uso de coletivos (1 faixa), pavimento para ciclovia e calçada para pedestres.

- A criação de um sistema de transporte público, possibilitando a ligação de todas as Vizinhanças entre si, conectando-as à rodovia BR-116.
- A criação de uma malha de pedestres na zona central, a partir da redução do tráfego de veículos e o possível alargamento de alguns passeios e arborização desses espaços.
- Um circuito de linhas de transporte coletivo, ligando entre si todos os Centros Focais de Unidades de Vizinhança, passando pela zona central e conectando as zonas de trabalho industrial. Essa forma viabilizará a eficiência da acessibilidade, na medida em que as estações estarão dispostas em posições que favoreçam o alcance de todos os destinos internos às Vizinhanças, através de caminhadas. Essas linhas de ônibus utilizarão o subsistema de circulação troncal proposto.

2. Terminal Rodoviário

Localização do Terminal Rodoviário de Horizonte na Rua Amazonas, altura da Avenida Manoel de Castro, com facilidade de acesso através da rodovia BR-116 e próximo à zona central. Merecerá tratamento paisagístico o espaço público circundante, com boa qualidade de desenho urbano e mobiliário compatível.

3. Ordenamento do Sistema de Transporte Público

Esse projeto compreende o planejamento e a implantação de um sistema de transporte coletivo para a Cidade de Horizonte, eficaz e confortável, que integre todas as Unidades de Vizinhança e, também, integre a sede municipal com as demais sedes distritais. A implantação desse projeto deverá estar integrada e harmonizada com o desenvolvimento das Unidades de Vizinhança e do Subsistema Troncal de Transporte e Acessibilidade, em relação aos diversos trechos do mesmo e a estratégia de implementação durante os 20 anos de vigência do PDDU, de modo a assegurar a boa mobilidade dos usuários e, ao mesmo tempo, melhorar a mobilidade de pedestres, bicicletas e automotores, à medida em que organiza todo o sistema de deslocamento viário da cidade.

Para realizar o ordenamento do transporte público de Horizonte faz-se necessário a realização de pesquisas de demanda, de origem-destino, carregamentos de passageiros e carga; propostas para sistemas de transporte com integração modal, adequação das propostas ao programa de uso e ocupação do solo urbano, dimensionamento de linhas, dentre outras ações que deverão tornar-se rotineiras, com a atualização permanente de tais estudos. Faz-se necessário também, parcerias com a iniciativa privada e Secretaria de Transportes do Município e a definição de órgão gestor no Município de Horizonte. Esse estudo deverá ser elaborado com a visão conjunta dos Municípios de Horizonte e Pacajus.

3.3. HABITAÇÃO E COMUNIDADE - (MAPA Nº 03)¹

3.3.1. POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE HABITAÇÃO E COMUNIDADE

3.3.1.1. Conceito Básico

O sistema físico das habitações será expandido a partir de “unidades de planejamento”, correspondente a comunidades de até 12.000 habitantes, com uma área central contendo trabalho, comércio, serviços equidistantes de todas as habitações, com um raio de caminhabilidade médio de 600,00m (seiscentos metros). Esses “centros” serão conectados ao sistema de transporte público.

3.3.1.2. Políticas Básicas de Habitação e Comunidade

A estrutura de distribuição espacial das atividades no território urbano será configurada a partir de unidades de planejamento designadas Unidades de Vizinhança (CROQUIS Nº10).

Cada Unidade de Vizinhança comportará populações de, aproximadamente, 12.000 habitantes e terá um limite espacial regulado por um raio de caminhabilidade médio de 600,00m (seiscentos metros). Essas Unidades de Vizinhança serão conectadas entre si por um subsistema troncal com as características de um “boulevard” de mobilidade, como suporte físico dos deslocamentos do transporte público, do transporte individual, bicicletas e pedestres. A implantação do “boulevard” deverá ser feita de forma gradativa, à medida que sejam fisicamente estruturados os "Centros Focais de Unidades de Vizinhança".

Esses centros, denominados “Centros Focais de Unidades de Vizinhança” (CROQUIS Nº11) serão o coração das comunidades, devendo ser implantados de forma gradativa, próximo ao

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

Inserir o CROQUIS Nº 10

Inserir o CROQUIS Nº 11

centro do raio de caminhabilidade, preferencialmente em áreas que já apresentem vocação histórica para centro convergente dentro de cada comunidade. Sua estabilização completa dar-se-á através da construção do “fórum visível” da comunidade, materialmente representado pelo conjunto de equipamentos de apoio à vida cotidiana, incluindo o comércio de abastecimento, o lazer, a saúde, a educação, a segurança, o terminal de transporte e o trabalho. O elemento aglutinador dos componentes do Centro Focal de Unidade de Vizinhança será o espaço público convergente na escala da comunidade. Sua representação física será a de uma praça, com natureza acessível em suas proximidades e tendo como elemento focal a estação de transporte público. Na zona periférica do Centro Focal de Unidade de Vizinhança deverá ser estimulado o uso misto de alta densidade, conforme o previsto no mapa de uso do solo. Esse tipo de ocupação poderá ser traduzido em edificações cujo padrão limite de verticalidade será de três pavimentos de moradia sobre um pavimento térreo de uso comercial e de serviços. Sempre que possível o volume construído dessa tipologia será o definidor do espaço público central.

O “centro de bairro” atual, no sistema proposto para a estruturação espacial das novas Unidades de Vizinhança, será o ponto focal da convergência da comunidade e o elemento de conexão com o circuito de transporte e acessibilidade.

Cada Unidade de Vizinhança terá suas atividades relacionadas com o centro focal, de forma a inserir seus habitantes num raio de caminhabilidade com a distância média de 600,00m (seiscentos metros).

A escala do espaço público e a locação dos equipamentos deverá ser adaptável a cada situação concreta já existente, decorrendo essas condições das facilidades de remanejamento espacial, desapropriações, renovação urbana, relocação de populações, de acordo com cada caso. Isso significa que os projetos terão feição diversificada em termos de desenho urbano, estratégia de implantação, sustentabilidade e modelo de operação urbana.

Nos casos das futuras Unidades de Vizinhança desenhadas para as áreas de expansão, esses centros poderão ser projetados de forma mais livre, por não estarem condicionados a situações físicas preexistentes.

A conexão do transporte público, das ciclovias e calçadas para pedestres com o conjunto das Unidades de Vizinhança será feita através de estações localizadas no centro convergente.

Cada Centro Focal de Unidade de Vizinhança deverá conter áreas de espaços abertos naturais para abrigar o lazer e o esporte e emoldurar os equipamentos institucionais. Além disso haverá disponibilidade de áreas pavimentadas – praças – para a convivência dos habitantes.

As Unidades de Vizinhança deverão utilizar o modelo de uso misto com alta densidade no núcleo central e um gradiente de densidades decrescentes no sentido de sua periferia.

A prestação de serviços de saúde à população deve ser realizada através de um sistema composto por várias unidades (estabelecimentos) de diferentes níveis de complexidade, articuladas entre si para o atendimento harmônico e abrangente das necessidades da comunidade local. A definição do nível de complexidade de cada unidade de saúde do sistema será baseada no grau de diferenciação das atividades desenvolvidas, sendo: primário para implantação na escala das Unidades de Vizinhança e secundário na escala da cidade.

Cada Unidade de Vizinhança deverá dispor obrigatoriamente de um serviço de atenção primária de saúde capaz de realizar as atividades de promoção, prevenção e recuperação a nível comunitário e ambulatorial, que serão desenvolvidas por médicos generalistas, enfermeiros, pessoal auxiliar de nível médio e elementar. Os estabelecimentos desse nível de atenção serão centros de saúde, com três equipes do programa de saúde da família que atenderão às Unidades de Vizinhança de 12.000 habitantes.

Deverão estar disponíveis para a população, ambulatórios de especialidades, que poderão localizar-se no centro da cidade, na forma de policlínico de saúde, com possibilidade de agendamento de consultas e exames por telefone/fax a partir do centro de saúde.

A melhoria dos atuais padrões de qualidade de atendimento nos serviços de referência secundária e serviços de emergência pré-hospitalar e hospitalar será um importante desafio para o Sistema Local de Saúde, SILOS, em face dos aumentos populacionais projetados, considerando os padrões de qualidade atuais referenciados pela população local como insatisfatórios.

A prestação de serviços educacionais à população deve ser realizada através de um sistema composto por várias escolas (estabelecimentos) de diferentes graus de ensino, articuladas entre si para o atendimento harmônico e abrangente das necessidades da população infanto-juvenil, de acordo com metas do Plano de Educação do Município.

Cada Unidade de Vizinhança de 12.000 habitantes deverá dispor obrigatoriamente de escolas de ensino pré-escolar ou creches, escolas de ensino fundamental e de nível médio, articuladas entre si e em quantidades compatíveis com a demanda da população infanto-juvenil, devendo

ser distribuídas no espaço compreendido por cada Unidade de Vizinhança. As escolas deverão ser equipadas com quadras esportivas para suprir as Unidades de Vizinhança desses equipamentos indispensáveis à juventude.

3.3.1.3. **Intervenções Estruturantes**

O **Plano de Estruturação Urbana** para a Cidade de Horizonte pretende orientar o desenvolvimento urbano a partir das Unidades de Vizinhança, já referidas.

Foram identificadas as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Habitação e Comunidade (MAPA Nº 05)¹:

1. **Estruturação das Unidades de Vizinhança**

Esses projetos consistem na adequação urbanística das várias Unidades de Vizinhança propostas para Horizonte, de forma a acomodar as previsões de expansão, ocupando os vazios urbanos disponíveis e incrementando as densidades, seguindo uma tendência construtiva popularmente consagrada, através do uso corrente de “dúplexes” e “tríplices” (edificações caracterizadas pela moradia nos pavimentos superiores e a atividade de comércio ou serviço no térreo), e ao mesmo tempo, configurando o núcleo central (Centro Focal de Unidade de Vizinhança) com uso misto de alta densidade (comércio e serviços, equipamentos institucionais, lazer e natureza).

A população final da Unidade de Vizinhança deverá atingir um módulo máximo de 12.000 habitantes e seus equipamentos deverão corresponder a essa escala de demanda. Esse projeto é fundamental e prioritário para a obtenção democrática da qualidade de vida pretendida para Horizonte, pois sua implementação, a partir do primeiro ano de vigência do PDDU, garantirá que todas as Unidades de Vizinhança propostas sejam contempladas com um programa de equipamentos nas áreas de saúde, educação, promoção social, cidadania e lazer, infra-estrutura básica (água, esgoto, drenagem, pavimentação e arborização de vias), serviços públicos e oferta de habitação popular.

No tocante à infra-estrutura social, fora de seu Centro Focal, cada Unidade de Vizinhança deverá ser equipada com:

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

- Centros de Educação Infantil, em regime de creche (uma unidade para cada 940 habitantes ou para cada grupo de 100 crianças de 0 a 6 anos), distribuídos de forma descentralizada no interior das vizinhanças, dentro do raio de caminhabilidade compatível com a faixa etária; e
- Escolas de Primeiro Grau, para ensino fundamental (uma unidade para cada 3.750 habitantes), dispostas de forma dispersa em toda a vizinhança, de maneira a atender aos habitantes dentro do raio médio de 600 metros. O programa da escola deverá ter 10 salas de aula, com funcionamento em três turnos, destinando-se o período noturno ao ensino supletivo e à alfabetização de adultos.

Além dos equipamentos de infra-estrutura social, o Plano de Estruturação Urbana prevê, no programa para estruturação das Unidades de Vizinhança, a localização de áreas para prática de esportes, sempre de maneira dispersa, em áreas distribuídas às margens dos futuros parques, com fácil acesso para a população.

Esse projeto deverá estar integrado com o projeto do Centro Focal de cada Unidade de Vizinhança. Quando necessário, os projetos das Unidades de Vizinhança deverão adaptar-se à malha viária já existente, conciliar-se com os loteamentos já desenhados e prever as normas para os novos desenvolvimentos.

Na configuração de sua nova centralidade, a Cidade de Horizonte teria as seguintes Unidades de Vizinhança devidamente articuladas pelo sistema de transporte e acessibilidade: Centro, Zumbi, Catu, Mangueiral, Mal Cozinhado, Sítio do Picapau Amarelo, Distrito Industrial, Alto do Estrela e Catolé.

2. Centros Focais das Unidades de Vizinhança

Esse projeto consiste, primeiramente, na delimitação de uma área no centro geométrico da Unidade de Vizinhança, escolhida a partir da vocação de uma área do bairro ou grupo de bairros cujas características de uso já provoquem uma convergência natural de pessoas e possa ser identificado como "portal" daquela comunidade.

Após a escolha desse ponto e a delimitação da área com base em cálculos de demanda espacial para os equipamentos a serem instalados, o projeto indica um elenco de equipamentos que conferirão à comunidade o grau desejável de auto-sustentabilidade para que a mesma tenham melhor qualidade de vida.

Além dos espaços institucionais para calibragem da rede de equipamentos compatível com a escala da comunidade, os Centros Focais das Unidades de Vizinhança deverão ser planejados atendendo aos seguintes requisitos: i) ocorrência de uso misto nas áreas não institucionais, com alta densidade e conexão com o sistema de transporte coletivo; ii) deslocamentos de veículos individuais e de carga; iii) ciclovias e vias de pedestres; iv) áreas livres para esporte, lazer e convivência; v) comércio, serviços de educação e moradia em três pavimentos (sobre pavimento térreo de uso comercial e de serviços); e vi) a estação de transporte como portal e referência visual e memorial da Unidade de Vizinhança.

No tocante à infra-estrutura social – educação, saúde e promoção social, cada Centro Focal de Unidade de Vizinhança terá:

- Escola de Segundo Grau, para ensino médio, com 14 salas de aula, funcionando em três turnos e localizando-se no núcleo central da Vizinhança, de forma a compor o "fórum comunitário".
- Centro de Saúde, com locação equidistante em relação às habitações, preferencialmente nas proximidades da estação de transporte público. Esse equipamento prestará a atenção primária ou básica de saúde, através de três equipes de profissionais de programa de saúde da família. Cada equipe será composta por médicos, enfermeiros, auxiliares de enfermagem e agentes de saúde, e atenderão a 5.000 pessoas.
- Central Comunitária ("Casa da Comunidade"), compondo a imagem reconhecível do "fórum da comunidade" onde se instalarão os seguintes programas:
 - Oficina para cursos profissionalizantes;
 - Auditório para reuniões comunitárias e eventos culturais;
 - Salas para reuniões;
 - Biblioteca e Centro de Documentação;
 - Centro de Estudos sobre a Família e a Comunidade;
 - Central Interprofissional de Serviços;
 - Posto policial;
 - Posto Telefônico e serviço de Correios; e

- "Balcão da Cidadania", para expedição de documentos, encaminhamento de pequenas causas e balcão de empregos.
- Pólo de Atendimento para Adolescentes.
- Praças e Quadra de Esportes.
- Estação de Transporte Público, que deverá apresentar projetos com boa qualidade de desenho urbano e estará localizada nos novos Centros de Unidade de Vizinhança, que terá o papel de "portal" da Unidade de Vizinhança.

3. Unidade de Vizinhança Piloto

Esse projeto visa garantir a implantação de uma **Unidade de Vizinhança** escolhida pelo Município como **modelo experimental**, a fim de que, num curto espaço de tempo, possa-se atingir a equipagem total desse modelo, o qual será objeto de análise e aperfeiçoamento do processo de implementação da proposta de estruturação urbana de Horizonte.

A Unidade de Vizinhança piloto reunirá os programas dos projetos anteriormente descritos – Estruturação de Unidades de Vizinhança e Centros Focais de Unidades de Vizinhança, além da implantação de rede de infra-estrutura básica necessária para a viabilização do modelo – e sua implantação não deverá ultrapassar os 5 primeiros anos de vigência do Plano Diretor. A Unidade de Vizinhança Piloto de Horizonte será a **Unidade de Vizinhança Catu**, e sua escolha foi baseada na prioridade estabelecida, pela comunidade e pela municipalidade, sobre todos os demais projetos estruturantes propostos neste Plano Diretor.

4. Estruturação Programática e Espacial do Sistema Hierarquizado de Infra-estrutura Social

Esse projeto corresponde a um estudo logístico, estatístico e dimensional para o planejamento de toda a infra-estrutura social a ser implantada nas escalas da cidade, da Unidade de Vizinhança e do Centro Focal, e diz respeito a projetos de redes de unidades sociais urbanas, hierarquizadas segundo princípio de complexidade crescente, garantindo-se a compatibilidade entre demanda e fluxo de serviços adequados para todas as vizinhanças . Isso equívale a equipar as Unidades de Vizinhança com o conjunto hierárquico dos serviços sociais e comunitários indispensáveis, observando sua

adequação arquitetônica e urbanística, e a disposição territorial, de forma a favorecer o atendimento de moradores dentro de seu raio de caminhabilidade correspondente, realizar a quantificação proporcional dos equipamentos, estratégias organizacionais e de obtenção de qualidade, espacialização e operacionalização dos equipamentos.

5. Sistema Integrado de Equipamentos de Infra-estrutura Social na Escala da Cidade

Na escala da cidade serão indispensáveis os seguintes equipamentos e serviços sociais, cujos programas já são padronizados pelo Estado através de sua Secretaria de Ação Social:

- **Centro de Arte, Educação e Cultura**, com o aproveitamento oportuno de sua área física para desenvolver atividades e programas como biblioteca, exposições de arte, música, espetáculos musicais, danças, oficinas e peças teatrais, cursos, artes visuais, projetos de educação patrimonial e de animação cultural do centro da cidade, etc.
- **Centro de Convivência para Idosos**, espaço onde são desenvolvidas oficinas de vivências para a terceira idade, cursos profissionalizantes e eventos especiais (festas, comemorações, torneios e campeonatos).
- **Centro de Atendimento à Criança e ao Adolescente / Unidade de Semiliberdade**, para crianças e adolescentes vítimas de violência ou abandono, em situação de risco pessoal e social, funcionando como retaguarda de atendimento do **Conselho Tutelar e Juizado da Infância e da Adolescência**, com dependências para funcionamento integrado do **SOS Criança e Casa Abrigo**.

3.4. MEIO AMBIENTE, PARQUES E RECREAÇÃO - (MAPA Nº 04)¹

3.4.1 POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE MEIO AMBIENTE, PARQUES E RECREAÇÃO

3.4.1.1 Conceito Básico

Fixar os limites de urbanização, respeitando rigorosamente as áreas naturais sensíveis, preservando as drenagens naturais e oportunizando a convivência da população com o ambiente natural, através das áreas de recreação, caminhadas e, quando conveniente, instalando ciclovias.

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

3.4.1.2 Políticas Básicas de Meio Ambiente, Parques e Recreação

- Assegurar, sempre que possível, áreas de natureza acessível próximas às urbanizações.
- Criar um sistema de parques, com urbanização para caminhadas e ciclovias.
- Preservar os ambientes naturais sensíveis evitando urbanizações inadequadas e mantendo as drenagens naturais.
- Promover a restauração das áreas de risco geotécnico e de poluição hídrica situadas nas bacias dos rios Catu e Mal Cozinhado, removendo os usos inadequados, reflorestando e urbanizando o ambiente com melhoria paisagística, da acessibilidade pública e da segurança no desfrute da área pela população.
- Amparar o sistema de parques com urbanização para caminhadas e ciclovias.
- Promover a implantação de um plano de arborização do sistema dos espaços públicos, visando a amenização climática e a criação de condições confortáveis para favorecer a caminhada.
- Sempre que possível, disseminar nas áreas verdes de acesso público os diferentes espécimes de árvores frutíferas regionais.

3.4.1.3 Intervenções Estruturantes

A saúde das pessoas e a saúde do ambiente natural são interdependentes e precisam ser considerados como partes de um amplo ecossistema. Um esforço comunitário para uma qualidade de vida sustentável pode ser revertido em disponibilidade, produtividade, qualidade e saúde dos recursos naturais, a longo prazo.

Conviver com o meio ambiente é economicamente mais viável do que trabalhar contra ele. Portanto, o desenho dos espaços urbanos deve acontecer respeitando os caminhos de drenagem existentes, em harmonia com os sistemas naturais e controlando os limites das pavimentações por ocasião das futuras urbanizações.

Para preservar os ambientes naturais, as áreas de drenagens naturais e harmonizar esse objetivo com as necessidades de recreação da população, o **Plano de Estruturação Urbana** pretende promover o estabelecimento de uma relação entre os espaços naturais e a rede de espaços culturais, favorecendo a preservação e o uso da imagem urbana.

Foram identificadas as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Meio Ambiente, Parques e Recreação: (MAPA Nº 05)¹

1. **Parque Central**

Aproveitando a nascente do Rio Catu, situada na atual área da Granja São José e as diretrizes para desativação da mesma, além da necessidade de implementação de espaço de lazer na área central da sede urbana, faz-se necessário a implantação de um Parque Central que supra todas essas prerrogativas e que se conforme como espaço de amenização e convivência social para população residente, através da implementação de quiosques, calçadões para passeios, ciclovias e urbanização leve com ênfase nos usos recorrentes ao centro cívico da comunidade. Esse projeto está condicionado ao projeto de Renovação da Zona Central, devendo ser incorporado ao programa do mesmo.

2. **Parque Ecológico do Rio Catu**

Atendendo aos requisitos de preservação dos recursos hídricos e consolidando a importância ambiental do sistema flúvio-lacustre longitudinal que atravessa a sede urbana de Horizonte, desde o centro até a extremidade norte, o Parque Ecológico do Rio Catu representará um efetivo instrumento disciplinador do uso do solo ao longo das faixas de proteção legal e deverá englobar os seguintes segmentos:

- Trecho da nascente do Rio Catu, desde o encontro com o Parque Central, na Rua Manoel Conrado, até a desembocadura de seu primeiro afluente, situado à margem esquerda, onde passa a Rua Professora Maria Paula, numa extensão de aproximadamente 2.000,00m, mais 600,00m ao longo desse afluente, que abrange a área de risco contemplada pelo PROURB de Horizonte; e
- Trecho com lagoas e áreas de amortecimento de cheias do Rio Catu, envolvendo a Lagoa do Tentém ou Catolé, incluindo o espelho d'água existente e sua área de extensão das inundações, delimitada como área de risco geotécnico.

Após estudos e levantamentos de campo (hidrológicos e topográficos) para melhor definição das cotas de cheias, redimensionamento das obras de drenagem e delimitação das faixas de proteção dos recursos hídricos, deverá ser feito um zoneamento ambiental detalhado, incluindo o inventário de uso e ocupação do solo, com vistas à remoção

¹ Todos os mapas estão concentrados no final do documento, no Item 7.0 - ANEXOS.

daqueles inadequados e ao controle ambiental de todo o sistema até a sua reabilitação pretendida. Finalmente deverá ser adotado um perímetro de urbanização leve com equipamentos públicos, incluindo calçadas, ciclovias, pistas de cooper e equipamentos para ginástica, quiosques, play-grounds, bosques com associações vegetais regionais de boa sombra propícios a piqueniques e, principalmente, na Lagoa do Catolé, criação de locais para banhos com todo o rigor sanitário e de segurança pública.

3. Parque Ecológico do Rio Mal Cozinhado

Além da proteção dos recursos hídricos, o Parque Ecológico do Rio Mal Cozinhado proporcionará o resgate da zona de nascente representada pela Lagoa do Zumbi e o seu entorno com surgências do lençol freático, além de consolidar o disciplinamento do uso do solo ao longo dos loteamentos atravessados pelas faixas de proteção legal. Ao mesmo tempo promovendo a restauração das áreas de risco geotécnico e de poluição hídrica.

Deverá englobar os seguintes segmentos:

- Trecho da nascente do Rio Mal Cozinhado, desde a zona de surgências na extremidade sul do espelho d'água da Lagoa do Zumbi, numa extensão de, aproximadamente, 1.300,00 metros, até o local onde o seu riacho-sangradouro recebe um outro riacho-sangradouro de uma lagoa situada a leste, que a partir dessa confluência passa a constituir o leito de drenagem do rio principal; e
- Trecho com leito fragmentado pelos loteamentos e com áreas de amortecimento de cheias, desde o início do seu curso ao longo dos loteamentos mais o outro riacho-sangradouro e sua lagoa, em extensões longitudinais de, aproximadamente, 2.000,00 metros e 1.200,00 metros, respectivamente, até a estrada carroçável para Carnaubal e até a bacia hidráulica da Lagoa Azul. Abrange algumas áreas com ocupações inadequadas e degradações ambientais descritas, incluindo a área de risco do Loteamento Belo Horizonte sob intervenção do PROURB de Horizonte.

São necessários os mesmos estudos e procedimentos adotados para o Rio Catu, com a particularidade de serem exigidos instrumentos de reordenamento do uso do solo atual e projetado, tendo em vista a existência de loteamentos parcialmente implantados e ainda pouco ocupados, os quais estão em desobediência à legislação vigente com áreas de lotes sobre a faixa de proteção dos recursos hídricos. Também deverá ser considerada a despoluição e a restauração ambiental da Lagoa do Zumbi, tendo em vista o seu

aproveitamento balneário, a ampliação dos bosques de vegetação arbórea e a preservação da zona de surgência do lençol freático.

4. **Parque Ecológico do Catolé**

Deverá ser destinada uma área para implantação de um parque na Unidade de Vizinhança do Catolé para que a população aí residente não fique desprovida de infra-estrutura de lazer, além de proteger áreas detectadas como alagadiços e que, se ocupadas, poderão conformar-se como áreas de risco. A localização do parque ocorrerá à margem da BR-116, no trecho correspondente à Lagoa do Catolé, sendo aproveitada tanto a margem leste quanto a oeste da rodovia.

5. **Parque Ecológico da Gameleira**

Deverá ser destinada uma área para implantação de um parque nas margens da Lagoa da Gameleira, situada na área proposta para zoneamento industrial, preservando o recurso hídrico natural e favorecendo o acesso ao lazer e entretenimento por parte da população que trabalha ou mora nas proximidades.

6. **Faixas de Amortecimento entre Usos**

O projeto de implantação de faixas de amortecimento constituindo uma separação física entre a zona industrial e as demais zonas está vinculado ao projeto “Sistema Linear Modulado de Implantação Industrial”. Trata-se de uma faixa com largura de 35,00m (trinta e cinco metros), ao longo da faixa de uso industrial com finalidade de amenizar os impactos negativos desse uso. Constitui um parque urbano, apresentando um programa de atividades esportivas e lazer ao ar livre para dar suporte à recreação dos trabalhadores das indústrias adjacentes.

7. **Áreas de Controle Ambiental e Preservação**

Face ao planejamento urbano desejável à proteção dos recursos naturais existentes e ao melhoramento da qualidade ambiental do Município, são indispensáveis medidas tais como:

- Levantamentos e estudos complementares suficientes à delimitação em planta de detalhes e, particularmente, também em campo, das faixas de proteção dos recursos hídricos e das áreas de risco geotécnico e de poluição hídrica, as quais foram mapeadas preliminarmente na região da sede urbana;

- Conseqüente zoneamento ambiental de detalhes e regulamentação do uso e ocupação do solo, conforme as necessidades de recuperação e auto-sustentação ambiental de cada sistema sensível envolvido, incluindo atenuantes ao desenvolvimento de processos erosivos e de desertificação; e
- Implementação de um sistema de monitoramento da qualidade dos recursos ambientais, incluindo o redimensionamento das obras de drenagem, medidas da qualidade das águas dos mananciais, das taxas de arborização e de ventilação da cidade e dos demais núcleos urbanos, bem como da qualidade do ar nas áreas de influência das atividades potencialmente poluidoras (distritos industriais, granjas, etc.).

Aqui estão consideradas outras áreas não contempladas pelo sistema de parques, envolvendo as bacias dos rios Catu, Mal Cozinhado, Choró e Pacoti, incluindo os Açudes Pacoti, Catu e Queimadas, bem como todas as lagoas descritas em cada distrito, além de enclaves de vegetação nativa que servem de refúgio e habitação da fauna silvestre, e de corredores de ventos situados no perímetro de poluição atmosférica potencial, mapeado.

8. Lugares de Atividades Culturais e Esportivas ao Ar Livre

Apoiando a tradição nordestina de reuniões públicas ao ar livre, é importante prever para a futura urbanização da cadeia de parques uma balanceada relação entre natureza e cultura. Para tanto é necessário, respeitando o gradiente de transição de espaços culturais para as zonas naturais e no sentido que vai da orla dos parques para seu interior, que sejam previstas instalações de lugares para reuniões, anfiteatros, áreas para celebração e para instalações de equipamentos de recreação periódicos, tais como circos e parques de diversões, sempre respeitando os limites das áreas ambientalmente mais sensíveis.

As leves urbanizações previstas para os parques devem conter ciclovias e calçadões para caminhadas, sempre pontuadas por quiosques e locais de descanso a cada 200,00 metros, pontos de refrescamentos e amenização climática, bicicletários e outras amenidades.

Esse projeto não possui um caráter específico, mas funciona como diretriz para a elaboração do programa dos parques da Cidade de Horizonte. Além disso, faz parte do programa do Projeto “Estruturação das Unidades de Vizinhanças”.

3.5. INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

3.5.1. POLÍTICAS PARA O FUTURO SISTEMA DE INFRA-ESTRUTURAS E SERVIÇOS PÚBLICOS

3.5.1.1. Conceito Básico

Evitar os desperdícios e os altos custos com expansão de redes de infra-estruturas, através da ocupação de vazios urbanos, incremento de densidade e contenção da expansão urbana e, ao mesmo tempo, dotar todas as unidades de vizinhança de serviços e equipamentos compatíveis com sua escala e necessidade, assegurando-se que o primeiro nível dos serviços, na escala dessas unidades, seja a porta de entrada para os demais níveis de maior complexidade na escala da cidade.

3.5.1.2. Políticas Básicas de Infra-estruturas e Serviços Públicos

- Criar alternativas adequadas para destinação final do lixo, através de sistemas mistos de aterros sanitários controlados e implantação gradativa de processos de coleta seletiva e reciclagem de materiais.
- Buscar parceria com o município de Pacajus (se possível com outros contíguos) objetivando a criação de consórcios em alguns setores de serviços públicos e infra-estruturas básicas, tais como: construção e operacionalização de aterro sanitário, manutenção de estradas municipais / vicinais, construção e operacionalização de equipamentos educacionais e de saúde de porte regional, construção e operacionalização de matadouro público, dentre outros.
- Ajustar, com precisão, os programas de expansão das redes de abastecimento d'água, esgotamento sanitário, energia elétrica e telefonia com os programas de desenvolvimento e consolidação das Vizinhanças que integram a proposta do **Plano de Estruturação Urbana**.
- Integrar, sempre que possível, as políticas de drenagem urbana e meio ambiente, objetivando a associação entre as necessidades de proteção ambiental dos recursos hídricos existentes e o baixo custo das soluções da drenagem natural que utilizam o leito dos rios e riachos, sem intervenções da engenharia hidráulica.
- Conceber, na área de infra-estrutura social, a oferta de equipamentos conectados a uma rede hierarquizada, segundo o princípio de complexidade crescente dos serviços.

- Expansão das redes de infra-estrutura básica, com ênfase especial para os sistemas de abastecimento d'água e esgotamento sanitário (sistemas simplificados).
- Ordenamento urbanístico básico de sedes distritais objetivando sua requalificação para futuras expansões.
- Integração rodoviária interdistrital (incluindo conexões com o distrito-sede) e operacionalização de sistema de transporte coletivo regular por ônibus ou similar, integrando os distritos do Município.
- Implantação de equipamentos comunitários de caráter multifuncional e estimuladores da organização comunitária.
- Estruturação definitiva de programas de atendimento à saúde, à educação, à prática de esportes e lazer comunitário e à preservação das raízes populares das comunidades distritais.
- Estruturação de programas e ambientes propícios à capacitação para o trabalho, educação profissionalizante e desenvolvimento de atividades produtivas e turísticas, não poluentes, nas Unidades de Vizinhança e nos distritos.
- Implantação gradativa de rede hierarquizada de equipamentos de saúde, educação, cultura e esportes na sede municipal e nos distritos.
- Viabilizar um sistema acessível de equipamentos sociais conectados a uma rede hierarquizada, segundo o princípio de complexidade crescente dos serviços, obedecendo ao modelo proposto no item Habitação e Comunidade, e coerente com a previsão de equipamentos centrais para o conjunto da área urbana, de uso comum a toda a população.

3.5.1.3. **Intervenções Estruturantes**

Foram identificadas, ainda, as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Infra-estruturas e Serviços Públicos:

1. **Aterro Sanitário de Horizonte / Pacajus**

Implantação de um Aterro Sanitário para Horizonte / Pacajus, objetivando a liberação e desativação dos “lixões”, fazendo as necessárias adequações projetuais face ao novo contexto propositivo dos Planos Diretores de Horizonte e de Pacajus.

2. Sistema de Esgotamento Sanitário de Horizonte / Pacajus

Implantação da rede, em fase de projeto, para integração das áreas urbanizadas das sedes municipais de Horizonte e Pacajus, fazendo as necessárias adequações projetuais face ao novo contexto propositivo dos Planos Diretores de Horizonte e de Pacajus.

3. Sistema de Abastecimento d'Água da Sede Municipal

Implantação de um sistema com captação, adutora, elevatórias e ETA, já em fase de projeto, para as áreas urbanizadas da sede municipal, fazendo também as necessárias adequações projetuais face ao novo contexto propositivo do PDDU de Horizonte.

4. Sistema de Drenagem Urbana (1ª Etapa)

Atendimento da área central, através de projetos específicos em perfeita sintonia com o preconizado no PDDU de Horizonte.

5. Rede de Energia Elétrica e Telefonia

Expansão da área de cobertura da rede de energia elétrica e telefonia na sede e demais distritos.

4.0 - O PLANO DE ESTRUTURAÇÃO URBANA – DEMAIS DISTRITOS

4.1. POLÍTICAS PARA A CONSOLIDAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA REDE DE DISTRITOS

4.1.1. CONCEITO BÁSICO

Os distritos do Município de Horizonte deverão ser inseridos numa malha rodoviária eficiente, para assegurar suas comunicações físicas com a sede urbana, entre si e com as comunidades rurais. Suas sedes deverão ser dotadas de condições urbanas para favorecer a melhoria e o conforto da vida comunitária, reduzindo a pressão feita pelos fluxos de solicitação dessas comunidades sobre as infra-estruturas, o comércio e os serviços, públicos e privados, localizados no Distrito-sede. As soluções físicas deverão ser compatíveis com a escala de cada distrito e coerentes com o caráter da vida rural, reforçando a identidade do lugar, preservando o meio ambiente, melhorando a acessibilidade aos serviços públicos e apoiando a convivência de sua população. Seu centro urbano deverá ser o espaço de convergência social e comportar grande parte da infra-estrutura social e de apoio à comunidade.

4.1.2. POLÍTICAS BÁSICAS DE CONSOLIDAÇÃO E INTEGRAÇÃO DA REDE DE DISTRITOS

- Consolidar o centro da sede distrital – Centro de Distrito – como ponto focal da convergência da comunidade e o elemento de conexão com o circuito de transporte e acessibilidade ao Distrito-Sede e aos demais distritos do Município de Horizonte.
- Consolidar o Centro de Distrito como o coração da comunidade, adotando as mesmas características do Centro Focal da Unidade de Vizinhança, já descritas no item 3.3.1.2. – Políticas Básicas de Habitação e Comunidade.
- Adaptar a escala do espaço público e a locação dos equipamentos a cada situação concreta já existente. Essas condições decorrem das facilidades de remanejamento espacial, desapropriações, renovação urbana, relocação de populações, de acordo com cada caso. Isso significa que os projetos terão feição diversificada em termos de desenho urbano, estratégia de implantação, sustentabilidade e modelo de operação urbana.
- Expandir as redes de infra-estrutura básica, com ênfase especial para os sistemas de abastecimento d'água e esgotamento sanitário (sistemas simplificados).
- Proceder o ordenamento urbanístico básico das sedes distritais objetivando sua requalificação para futuras expansões.

- Apoiar a configuração dos limites físicos da área urbana dos distritos para que o raio de caminhabilidade no seu interior seja de, no máximo, 1.000,00 metros, a partir de seu centro.
- Garantir as condições para que dentro da área urbana possa ocorrer a coexistência de atividades de moradia, trabalho, comércio, lazer, e a acessibilidade aos serviços públicos, além dos equipamentos de segurança, saúde e educação.
- Viabilizar a integração rodoviária interdistrital (incluindo conexões com o Distrito-Sede) e a operacionalização de sistema de transporte coletivo por ônibus, ou similar, articulando a rede de distritos do Município.
- Implantar equipamentos comunitários de caráter multifuncional e estimuladores da organização comunitária.
- Estruturar, definitivamente, programas de atendimento à saúde, à educação, à prática de esportes e lazer comunitário.
- Estruturação de programas e ambientes propícios à capacitação para o trabalho, educação noturna e desenvolvimento de pequenas atividades industriais.
- Incrementar a acessibilidade da população em suas atividades cotidianas com relação ao trabalho, aos serviços sociais, às infra-estruturas, ao lazer e ao comércio.
- Assegurar, sempre que possível, áreas de natureza acessível próximas à urbanização.
- Preservar os ambientes naturais sensíveis evitando urbanizações inadequadas e mantendo as drenagens naturais.
- Implantação gradativa de rede hierarquizada de equipamentos de saúde, educação, cultura e esportes para os distritos.

4.1.3. INTERVENÇÕES ESTRUTURANTES

Os distritos do Município de Horizonte, congregando em torno deles uma rede de comunidades rurais, estão em situação de desequilíbrio quanto ao aspecto sócio-econômico, se comparados com a sede urbana do Município. Há um expressivo contingente de adultos e jovens sem alfabetização, especialmente na faixa dos 11 aos 17 anos e há carência de qualificação profissional na população economicamente ativa.

O nível de renda familiar é muito baixo e a maioria ganha menos de um salário mínimo. Existe grande carência com relação às circulações viárias, ao saneamento básico, às infra-estruturas e serviços. É elevado o déficit de habitações, não há espaços para o lazer e para a convivência nas vizinhanças atuais e nos distritos, faltando lugares para a expressão cultural e artística da comunidade.

O **Plano de Estruturação Urbana** englobará as situações atuais de cada distrito, que por sua condição de similaridade com as situações dos outros, formarão um conjunto de atributos comuns que darão origem a um sistema padrão de soluções físicas. Esse sistema será aplicado a cada localidade como projeto estruturante abrangente, para produzir as soluções particulares de cada sede distrital.

Foram identificadas as seguintes **intervenções estruturantes**, como instrumentos de consolidação das Políticas Básicas de Consolidação e Integração da Rede de Distritos.

4.1.3.1. **Intervenções Aplicáveis a todos os Distritos**

1. Criação e complementação das redes de infra-estrutura básica, incluindo saneamento básico simplificado e água com respectivo tratamento (inclusive a de cacimbas, poços e cisternas).
2. Atendimento dos distritos quanto a esgotamento sanitário, através de sistemas individuais e/ou sistemas em rede com tratamento simplificado (para áreas de maior densidade habitacional).
3. Implantação da rede de abastecimento d'água nas sedes distritais ainda não atendidas por esse sistema.
4. Revisão e complementação da malha rodoviária de conexão entre distritos e entre esses e a sede do Município, incluindo também as estradas vicinais, com a regularização dos problemas de obras d'arte.
5. Criação de centrais comunitárias de comunicação e cidadania nos centros convergentes das sedes distritais.
6. Projeto de uma situação arquitetônica na zona central do distrito, para abrigar um conjunto de postos de trabalhos comunitários e/ou pequenas indústrias artesanais, onde poderá ser utilizada a tradição de "mestres e aprendizes".

7. Estruturação dos centros de sedes de distritos a partir da reordenação e pavimentação de suas ruas principais, com criação e redesenho de espaços para o lazer, esporte e a convivência comunitária.
8. Deverão ser compreendidos os centros focais das sedes distritais, enquanto espaços já existentes de representação simbólica e de convergência da população. O centro incluirá espaços institucionais para calibragem da rede de equipamentos compatível com a escala da comunidade, áreas livres para esporte, lazer, convivência, além de comércio, serviços de educação, moradia e a estação de transporte como núcleo.
9. Projeto de estrutura arquitetônica, dentro da área do “fórum visível da comunidade”, ponto focal do distrito, para abrigar o posto de saúde, incluindo aí espaços ao ar livre com urbanização simples, para possibilitar a ocorrência de reuniões pedagógicas com a população.
10. Projeto para espaços educacionais e creches, situando-os na zona mais equidistante da maioria da população, alcançável dentro de um raio de caminhabilidade de, no máximo, 1.000,00m.
11. Projeto padrão para a estação de transporte, que deverá ser localizada no centro urbano da sede, próximo à zona de comércio local.
12. Implantação e operacionalização de sistemas simplificados de coleta e destinação final de lixo, incluindo espaço institucional para funcionamento de mini-usina de reciclagem de lixo.
13. Projetos de ordenamento da área urbana das sedes distritais mais relevantes, de forma a acomodar as previsões de expansão, ocupando os vazios urbanos disponíveis, incrementando as densidades e configurando a zona central com uso misto com comércio, serviços sociais, lazer, natureza, tendo como foco a estação de transporte.
14. Delimitação das áreas de controle ambiental e preservação, em torno dos açudes, das margens dos rios e zonas alagáveis, de acordo com as exigências técnicas de preservação. Essas áreas deverão ser mantidas como áreas não urbanizáveis.

4.1.3.2. **Intervenções Aplicáveis ao Distrito Relevante – Distrito de Dourados**

a) **Distrito de Dourados** - (CROQUIS Nº 12)

1. Estruturar o futuro zoneamento com gradiente de densidades, estimulando uma centralidade com maior ocupação e periferia com ocupação mais rarefeita, utilizando-se do conceito de Unidade de Vizinhança.

Inserir Croquis nº 12 – Distrito de Dourados - Proposta

2. Consolidar o centro urbano, dotando-o de um espaço cívico-comercial marcante e com desenho de qualidade, fortalecendo o comércio local e oferecendo equipamentos e serviços que permitam e atraiam a permanência do cidadão, transformando-o no centro de convivência da vila.
3. Melhorar o tratamento paisagístico das vias e espaços públicos, intensificando a arborização dos mesmos e melhorando a qualidade do mobiliário urbano.
4. Estabelecer controles urbanísticos simplificados para disciplinar questões de alinhamento de ruas, mobiliário urbano e paisagismo, com ênfase na zona central da vila.
5. Estabelecer, adicionalmente, limites para conformação de um futuro perímetro urbano, considerando a diretriz que propõe a contigüidade das áreas urbanas, facilitando sua administração e a equidade dos serviços necessários à qualidade de vida desejável.
6. Implantar estação de transporte no eixo principal de desenvolvimento urbano, Rua Manoel Conrado, onde estão localizados o comércio e os serviços da sede urbana.
7. Pavimentar e/ou restaurar o revestimento das ruas e implantar passeios nas quadras existentes, preferencialmente na área central, que não apresentem essas condições.
8. Delimitar faixas de preservação para os recursos hídricos existentes no distrito.

- **Acessibilidade** – É a eficiência da cidade para permitir encontrar pessoas, atividades, meios, serviços, informação ou lugares dentro do espaço urbano.
- **Binário** – Sistema de tráfego em que são utilizadas duas vias paralelas, formando um circuito racional, para circulação de veículos em sentidos opostos.
- **Boulevard** – Palavra francesa que significa ampla avenida; aqui usada para designar um corredor de mobilidade, combinando trilhas para o transporte público, pedestres e bicicletas.
- **Centro de Atração** – Ponto de convergência da Unidade de Vizinhança. Exemplo: uma praça, um colégio, um comércio ou um corredor comercial, uma sede comunitária, uma igreja, etc.
- **Cidade Saudável** – Cidade onde o balanceamento entre urbanização e natureza acontece de forma adequada, favorecendo às atividades humanas e suas necessidades biológicas e culturais, sem comprometer a satisfação das necessidades ambientais das futuras gerações de habitantes.
- **Conceito** – Definição do conteúdo de planejamento produzido a partir da convergência das metas, com os padrões técnicos desejáveis para o atingimento satisfatório dessas metas.
- **Controle** – Fiscalização exercida, por parte dos moradores, sobre o uso, acesso e mudanças dos espaços e atividades dentro da cidade.
- **Crescimento Contíguo** – Crescimento urbano compacto, evitando deixar vazios urbanos, a não ser nos casos justificados de zonas de interesse ambiental ou espaços abertos de uso público.
- **Desenho Urbano** – Aspecto global dos volumes construídos nas zonas urbanas e suas relações, incluindo os espaços públicos.
- **Densidade (ou adensamento)** – Índice que traduz a relação entre quantidade de habitantes por superfície (exemplo: hab/km², hab./ha, hab/m², etc.), de grande importância para definição e dimensionamento das infra-estruturas, equipamentos e serviços públicos das zonas de uma cidade.
- **Diretriz** – Expressão do conteúdo que define o curso da ação para materialização dos conceitos.

- **Espaço de Convivência** – Espaços públicos para onde a população converge para atividades de encontro e lazer, geralmente representados por praças, parques ou edifícios públicos com áreas externas (de entorno) atrativas e saudáveis.
- **Evolução Urbana** – Compreensão do processo gradativo pelo qual a cidade desenvolveu-se espacialmente, desde a sua fundação até à configuração atual, entendendo os ciclos e fatores que os determinaram.
- **Fórum Visível** ou **Fórum da Comunidade** – Conjunto formado por espaços públicos, edifícios comerciais, cívicos, sociais e educacionais, situados no núcleo da Vizinhança, com caráter de espaço cívico.
- **Imagem da Cidade** – Imagem memorável da cidade, cuja silhueta forma-se pela junção dos remanescentes de recursos históricos e culturais combinados com os aspectos naturais, definindo o caráter específico da cidade.
- **Infra-estruturas** – O conjunto dos sistemas de serviços públicos, fisicamente inseridos em redes urbanas, como água, esgoto, eletricidade, telefone e vias.
- **Marcos Visuais** – Elementos naturais ou arquitetônicos que funcionam como referência visual de orientação dentro das áreas urbanas.
- **Meta** – Condição ou estado relacionado com a satisfação pública ou bem estar geral, para os quais o planejamento deve ser dirigido.
- **Plano Diretor** – Plano que visa o controle e a gestão do crescimento urbano, para realizar as metas e objetivos definidos pelo conjunto dos habitantes do Município.
- **Portal** – Pontos de referência visual arquitetônica memorável que podem funcionar como indicadores da transição de uma zona urbana para outra.
- **Ramblas** – Espaços públicos existentes na Cidade de Barcelona (Espanha), com disposição linear, situado no centro histórico, com característica de grande espaço de circulação, lazer e convivência.
- **Recursos Naturais** – Elementos relacionados à terra, água, ar, plantas, vida animal e às inter-relações desses elementos.

- **Reurbanizar** – Reconstruir, total ou parcialmente, sistemas físicos de áreas urbanas, atribuindo-lhes novas características.
- **Sítio Histórico** ou **Centro Histórico** – Núcleo onde a cidade nasceu, no entorno da Igreja Matriz.
- **Tráfego Calmo** – Característica de zonas urbanas onde é desestimulado o tráfego de passagem de veículos, com priorização do uso compartilhado das vias locais, apoio ao uso confortável por parte dos pedestres e velocidade baixa para veículos.
- **Unidade de Vizinhança** ou **Vizinhança** – Unidade física de planejamento para subdividir a zona urbana em núcleos de 12.000 habitantes, com um raio de caminhabilidade médio de 600,00 metros, onde o foco central de cada uma delas, também denominado de Centro Focal de Vizinhança, agrega funções cívicas, comerciais, sociais, de lazer e estação de transporte conectada às demais por um sistema de transporte público, promovendo a descentralização do trabalho e reduzindo os custos de transporte para seus habitantes.
- **Urbanizar** – Transformar áreas naturais em paisagem construída, incluindo infra-estruturas e edificações.
- **Vazios Urbanos** – Espaços não construídos entre áreas urbanizadas, que permanecem vazios sem objetivos ambientais e no entanto são adequados para urbanização.
- **Vitalidade** – É a capacidade da estrutura urbana de suportar as funções humanas e os requisitos biológicos.
- **Zona central** – Sempre que houver esta referência, o documento está considerando a área urbana no entorno da Igreja Matriz.
- **Zonas de Natureza Sensível** – Áreas que, por suas características naturais, ou por objetivos de proteção, não suportam processos de urbanização.

1. _____ ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CEARÁ / IPLANCE, 1995
2. _____ ATLAS DO CEARÁ / IPLANCE, 1995
3. _____ BASE CARTOGRÁFICA DA SUDENE / MINTER, 1972
4. _____ DEMANDAS DOS SEMINÁRIOS “REDESCOBRINDO O CEARÁ” / SETUR - 1995
5. _____ DIREITO URBANÍSTICO BRASILEIRO / Malheiros Editores Ltda. (2ª edição), 1995
6. _____ ITAGUAI – PLANO DIRETOR / 1976 / FUNDREM / Prefeitura Municipal de Itaguaí / RJ, 1975/1979
7. _____ LISTAGEM E CARACTERÍSTICAS DA AMOSTRA MUNICIPAL / PROURB-CE / ARC - Arquitetura e Urbanismo Ltda., 1993
8. _____ MAPA RODOVIÁRIO DO ESTADO DO CEARÁ – 1997 / DERT
9. _____ PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE HORIZONTE – Secretaria da Indústria e do Comércio do Município de Horizonte/CE - 1997
10. _____ PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE FORTALEZA – PLANDIRF / Prefeitura Municipal de Fortaleza/CE, 1970
11. _____ PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – 1996 / Governo do Estado do Ceará - SEPLAN/CE
12. _____ PLANO DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE GARANHUNS / Prefeitura Municipal de Garanhuns/PE, 1978/1979
13. _____ PLANO DIRETOR DE CAMPINAS / SP / Prefeitura Municipal de Campinas/SP, 1995
14. _____ PLANO DIRETOR DE ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO – MOSSORÓ/ RN / Prefeitura Municipal de Mossoró/RN, 1974
15. _____ PLANO URBANÍSTICO BÁSICO DE SÃO PAULO / Prefeitura Municipal de São Paulo/SP, 1969
16. _____ RANKING DOS MUNICÍPIOS / IPLANCE, 1995
17. _____ REDE URBANA E RELAÇÕES CIDADE-CAMPO / Revista Brasileira de Geografia / IBGE, 1985.

18. Alexander, Christopher. EL MODO INTEMPORAL DE CONSTRUIR – Editorial Gustavo Gili, 1981
19. Alexander, Christopher. UN LENGUAJE DE PATRONES – Editorial Gustavo Gili, 1977
20. Brower, Sidney. GOOD NEIGHBORHOODS – Praeger Publishers, 1996
21. Calthorpe, Peter e Van Der Ryn, SIM. SUSTAINABLE COMMUNITIES – Sierra Club Books, 1991
22. Calthorpe, Peter. PEDESTRIAN POCKET BOOK – Princeton Architectural Press, 1989
23. Carlos Vaz, José. INVERSÃO DE PRIORIDADES NAS VIAS PÚBLICAS – Revista Acrópole
24. Carr, Stephen. - FRANCIS, MARK. PUBLIC SPACE – Cambridge University Press, 1992
25. Castex, Jean / Panerai, Philippe. FORMAS URBANAS: DE LA MANZANA AL BLOQUE – Editorial Gustavo Gili, 1986
26. Castroviejo, Miguel. ECOTURISMO, CRITÉRIOS DE DESAROLLO – Icona, 1992
27. Chovay, Françoise. O URBANISMO – Editora Perspectiva, 1965
28. Ciardini, Francesco. LOS CENTROS HISTÓRICOS – Editorial Gustavo Gili, 1983
29. Daniels, P. W. MOVIMIENTO EN CIUDADES – Instituto de Estudios de Administracion Local, 1983
30. de Abreu, Capistrano. CAMINHOS ANTIGOS E POVOAMENTO DO BRASIL – Briquet, 1930
31. Del Rio, Vicente. DESENHO URBANO – Pini Editora, 1990
32. Dupré - Henry, Dominique. COMPOSITION URBAINE – Les Editions du Stu, 1992
33. Eisner, Simon. GALLION ARTHUR, THE URBAN PATTERN – Van Nostrand Reinhold, 1993
34. Fábio Pelúcio Falcão, Marlio. PEQUENO DICIONÁRIO TOPONÍMICO DO CEARÁ – 1ª Edição
35. Girão, Raimundo. EVOLUÇÃO HISTÓRICA CEARENSE – Banco do Nordeste do Brasil S.A.- ETENE / Fortaleza/CE
36. Goodall, Brian. LA ECONOMIA DE LAS ZONAS URBANAS – Instituto de Estudios de Administracion Local, 1974
37. Gueddes, Patrick. CIDADES EM EVOLUÇÃO – Papirus Editora, 1994

38. GUIA DOS BENS TOMBADOS DO ESTADO DO CEARÁ – FORTALEZA – Secretaria de Cultura e Desporto - 1995
39. Jacobs, Jane. THE DEATH AND LIFE OF AMERICAN CITY – Vintage Books, 1992
40. Kaiser, Edward; Godschlak, David. URBAN LAND USE PLANNING – University of Illinois Press, 1993
41. Kelbauch, Douglas. COMMON PLACE – University of Washington Press, 1997
42. Lamas, José M. Ressano Garcia. MORFOLOGIA URBANA E DESENHO DA CIDADE – Fundação Calouste Gulbenkian, 1992
43. Laurie, Michel. INTRODUCCIÓN A LA ARQUITECTURA DEL PAISAJE – Editorial Gustavo Gili S.A, 1983
44. Liberal de Castro, José. PEQUENA INFORMAÇÃO RELATIVA À ARQUITETURA NO CEARÁ – FORTALEZA, 1997
45. Lynch, Kevin. LA BUENA FORMA DE LA CIUDAD – Editorial Gustavo Gili, 1984
46. Lynch, Kevin. LA IMAGEM DE LA CIUDAD – Ediciones Infinito, 1970
47. M. Hill, Dilys. CITIZENS AND CITIES – Biddles Ltd, 1994
48. Martins Filho, Antônio/ Girão, Raimundo. O CEARÁ – Editora Instituto do Ceará, 1966
49. Mausbach, Hans. URBANISMO CONTEMPORÂNEO – Editorial Presença, 1981
50. Mumford, Lewis, A CULTURA DAS CIDADES – Livraria Itatiaia Ltda, 1961
51. Mumford, Lewis, THE CITY IN HISTORY – Penguin Books Ltd, 1961
52. Pinon, Pierre. LIRE E COMPOSER L'EPACE PUBLIC – Les Editions du Stu, 1992
53. Porterfield, Gerald. A CONCISE GUIDE TO COMMUNITY PLANNING – Mc Gran Hill, 1995
54. Prinz, Dieter. CONFIGURAÇÃO URBANA VOL I E II – Editorial presença, 1980
55. Quaroni, Ludovico. LA TORRE DE BABEL – Editorial Gustavo Gili S.A, 1967
56. Richards, Brian. TRANSPORT IN CITIES – Architecture Design and Technology Press, 1990
57. Rossi, Aldo. LA ARQUITECTURA DE LA CIUDAD – Editorial Gustavo Gili, 1971
58. Salette de Souza, Maria. APPROCHE DU FAIT URBAIN AU CEARÁ - 1974 – Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro (Julho/Setembro - 1997)
59. Sanches, Álvaro. SISTEMAS ARQUITETÔNICOS E URBANOS – Editorial Trilhas, 1978

60. Sitte, Camillo. A CONSTRUÇÃO DAS CIDADES SEGUNDO PRINCÍPIOS ARTÍSTICOS – Editora Ática, 1992
61. Southworth, Michael. STREETS AND THE SHAPPING OF TOWNS AND CITIES – Mc Graw Hill, 1997
62. Studart Filho, Carlos. PÁGINAS DE HISTÓRIA E PRÉ-HISTÓRIA – Editora Instituto do Ceará, 1996
63. Tandy, Cliff. PAISAJE URBANO – Blume Ediciones, 1976
64. Tchumi, Bernard. ARCHITECTURE AND DISJUNCTION / The Mit Press, 1994
65. Tchumi, Bernard. EVENT CITIES – The Mit Press, 1994
66. Velho, Otávio Guilherme. O FENÔMENO URBANO – Editora Guanabara, 1987
67. Venturi, Robert. COMPLEXIDAD Y CONTRADICION EN LA ARQUITECTURA – Editorial Gustavo Gili, 1972
68. Whyte, William H. CITY – Anchor Books, 1988

Inserir Mapa Nº 01 – Uso do Solo, Desenho Urbano e Forma da Cidade - Proposta

Inserir Mapa Nº 02 – Transporte e Acessibilidade - Proposta

Inserir Mapa Nº 03 – Habitação e Comunidade / Unidades de Vizinhaça – Proposta

Inserir Mapa Nº 04 – Meio Ambiente, Parques e Recreação – Proposta

Inserir Mapa Nº 05 – Projetos Estruturantes – Proposta