



**FUNDAÇÃO EDSON QUEIROZ
UNIVERSIDADE DE FORTALEZA -UNIFOR
VICE-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO – VRPG
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO**

**MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR
DO SOLO URBANO: DA DECADÊNCIA À COMPETITIVIDADE
DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES**

ROJESTIANE FERREIRA NOBRE DIOGENES

**FORTALEZA - CE
MAIO, 2021**

ROJESTIANE FERREIRA NOBRE DIOGENES

**MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR
DO SOLO URBANO: DA DECADÊNCIA À COMPETITIVIDADE
DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES**

Dissertação apresentada ao Mestrado Profissional em Administração (MPA) da Universidade de Fortaleza (UNIFOR), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Administração de Empresas.
Área de Concentração: Gestão Empresarial.

Orientador: Prof. Dr. Afonso Carneiro Lima.

Fortaleza - CE
2021

Ficha catalográfica da obra elaborada pelo autor através do programa de geração automática da Biblioteca Central da Universidade de Fortaleza

Diogenes, Rojestiane Ferreira Nobre.

MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO:
DA DECADÊNCIA À COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES
/ Rojestiane Ferreira Nobre Diogenes. - 2021
303 f.

Dissertação (Mestrado Profissional) - Universidade de
Fortaleza. Programa de Mestrado Profissional Em Administração,
Fortaleza, 2021.

Orientação: Afonso Carneiro Lima.

1. estratégia. 2. competitividade. 3. decadência e
competitividade do centro da cidade. 4. impostos imobiliário,
territorial, predial e sobre melhorias. 5. captura de valor do
solo urbano. I. Lima, Afonso Carneiro. II. Título.

ROJESTIANE FERREIRA NOBRE DIOGENES

**MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO: DA
DECADÊNCIA À COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES**

BANCA EXAMINADORA

DocuSigned by:
Afonso Carneiro Lima
40AACBF95C3D489...

Prof. Dr. Afonso Carneiro Lima
Universidade de Fortaleza – UNIFOR

DocuSigned by:
José Milton de Sousa Filho
24F77BE683E2457...

Prof. Dr. José Milton de Sousa Filho
Universidade de Fortaleza – UNIFOR

DocuSigned by:
Bento Alves da Costa Filho
98B7761892B64D4...

Prof. Dr. Bento Alves da Costa Filho
Centro Universitário Alves Lima – UNIALFA

Aprovada em: **10/05/2021.**

A Deus por ter iluminado cada passo da minha jornada, mesmo nas noites mais escuras.

A todos os meus ancestrais, cujos incontáveis encontros, desencontros e perseverança ensejaram na minha existência física, aqui representados por meus pais, José Adriano Nobre e Maria da Conceição Ferreira Nobre.

Ao Luís Diógenes Saldanha, esposo e companheiro, incansável no apoio e no cuidado, e cuja paciência, praticidade e engenhosidade, alegam os meus dias e não me permitem fraquejar.

A todos os meus amigos, em particular Zenildo Oliveira, Eduardo Lopes e Vânia de Freitas, pela amizade que supera as barreiras impostas por mudanças, distância e tempo.

Aos meus colegas de travessia dessa mudança de fase no jogo da vida, e em especial à Flávia Ibiapina, Isaura Castro e Taciana Farias, pelo vínculo de amizade construído, cujas palavras, troca de ideias e ajuda mútua foram um bálsamo nos momentos solitários de produção textual.

A todos os meus professores, instrutores e orientadores que me inspiram na busca inesgotável de conhecimento,

“O SOLO É A BASE DA EXISTÊNCIA HUMANA. É usado por todas as pessoas em todos os momentos. É o presente da natureza para a humanidade que permite que a vida continue e prospere. Tem um grande valor.”

(J. Ted Gwartney e Nicolaus Tideman)

DIOGENES, Rojestiane Ferreira Nobre. **Métodos de Tributação e Captura de Valor do Solo Urbano: da Decadência à Competitividade das Áreas Centrais das Cidades**. 2020. Dissertação (Mestrado em Administração de Empresas) – Mestrado Profissional em Administração (MPA), Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Fortaleza, 2020.

Perfil do autor: Especialista em Gerenciamento de Projetos pela Escola de Pós-Graduação em Economia da Escola Brasileira da Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Fortaleza (UNIFOR).

RESUMO GERAL

O presente estudo tem por objetivo principal analisar a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à decadência e à competitividade das áreas centrais das cidades, elencados por Michael Porter (1995a, 1997). Utilizou-se na pesquisa uma base de dados formada de artigos científicos, extraídos do levantamento bibliográfico anotado por Grote e Dye (2007) e Chapman (2015), publicada pelo *Lincoln Institute*, ampliada e complementada pela produção literária constante nos periódicos internacionais mais relevantes, de acordo com os indicadores *Citing Articles* do *Web of Science*, do artigo, e Qualis (Capes), da publicação. Ao delimitar o campo de atuação, a investigação restringe-se aos artigos difundidos sobre o tema nas publicações científicas disponíveis e acessíveis, entre os anos de 1968 a 2018, nas bases de dados dos acervos bibliográficos pesquisados. Neste contexto, a pesquisa a ser desenvolvida envolverá dois artigos. No primeiro artigo, a metodologia baseia-se nas recomendações da literatura para garantir que seja sistemático, transparente e replicável (LIÑÁN; FAYOLLE, 2015; MASCENA et al., 2013). Para tanto, o trabalho objetiva-se a realizar uma revisão sistemática da literatura, levantando-se as características da produção de artigos científicos sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e em especial, as relacionadas à decadência das áreas centrais das cidades, demonstrando ausências de abordagens ou indisponibilidade destas publicações científicas nas bases oficiais pesquisadas. Analisou-se 107 artigos, após a seleção daqueles que abordaram a temática da área central, apenas 45 remaneceram, dos quais, 31 artigos apontam a incidência do imposto como um dos fatores geradores da problemática e da decadência da área central das cidades, sendo as tipologias que se sobressaem: os impostos sobre propriedade - tributação de melhorias (17) e predial (6), correspondendo, respectivamente, a 54,8% e 19,4%. Evidencia-se, no estudo, a retirada oportuna do solo urbano de alcançar o seu uso pleno, ao se taxar a propriedade e suas melhorias, aumentando os custos da sua manutenção, gerando fuga de habitantes e negócios para áreas suburbanas e, como consequência, impulsionando a expansão urbana, o desadensamento e a deteriorização de áreas infraestruturadas, incluindo-se dentre elas as áreas centrais, influenciando-lhes na sua competitividade. No segundo artigo, os procedimentos para seleção, análise e avaliação baseiam-se na metodologia aplicada por Harris (2009), composta pelas etapas: obtenção e seleção de dados e amostras; construção dos mapas causais; submissão dos mapas causais a um processo de validação por um conjunto de peritos; e elaboração do mapa causal final. A pesquisa analisa a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos pertinentes à competitividade dos centros, levantados por Michael Porter (1995a, 1997). Identifica-se a maior relação de proximidade entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, com os seguintes aspectos: número de regras, permissões e regulamentos governamentais municipais; zonas de incentivo; densidade de pessoas e de negócios; e instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais. E indiretamente, com os subsequentes aspectos: expansão urbana habitacional e comercial; patrimônio histórico e cultural; qualidade e manutenção do espaço público;

caminhabilidade e acesso às rodovias. Mesmo prevalecendo uma avaliação negativa à competitividade do centro, os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano custeiam a manutenção da infraestrutura os seus serviços públicos. Entretanto, sua finalidade não deveria ser apenas arrecadatória, mas ter como propósito o cuidado, tanto com as pessoas, quanto com os negócios e com a urbanidade territorial da área central.

Palavras-chave: estratégia; competitividade; decadência e competitividade do centro da cidade; impostos imobiliário, territorial, predial e sobre melhorias; captura de valor do solo urbano.

DIOGENES, Rojestiane Ferreira Nobre. **Taxation and Urban Land Value Capture Methods: from Decline to Inner Cities Competitiveness.** 2020. Dissertation (*Masters in Business Administration*) – Professional Master's in Administration (MPA), Universidade de Fortaleza (UNIFOR), Fortaleza, 2020.

Perfil do autor: Project Management Specialist by the Postgraduate School in Economics from the Brazilian School of Public and Business Administration from the Fundação Getúlio Vargas (FGV). Graduated in Architecture and Urbanism from the Universidade de Fortaleza (UNIFOR).

GENERAL ABSTRACT

The main objective of this study is to analyze the relationship between methods of taxing and urban land value capturing and aspects related to the inner-city's decay and competitiveness, listed by Michael Porter (1995a, 1997). A database of scientific articles was used in the research, extracted from the bibliographic survey noted by Grote and Dye (2007) and Chapman (2015), published by the Lincoln Institute, expanded and complemented by the constant literary production in the most relevant international journals, according to the Citing Articles indicators of the Web of Science, of the article, and Qualis (Capes), of the publication. In defining the playing field, research, restricted to broadcast on the topic in available and accessible scientific publications between the years 1968 to 2018, in the databases of library collections searchable. In this context, the research to be developed will involve two articles. In the first article, the methodology is based on recommendations in the literature to ensure that it is systematic, transparent and replicable (LIÑÁN; FAYOLLE, 2015; MASCENA et al., 2013). Thus, the objective is to work to carry out a systematic review of the literature, rising the scientific papers production features about taxation methods and capture value of urban land, and in particular those relating to the decay of the central areas of cities, demonstrating approaches absences or unavailability of these scientific publications in the official bases surveyed. 107 articles were analyzed, after the selection of those that addressed the theme of the central area, only 45 remained, of which, 31 articles point to the incidence of the tax as one of the factors that generate the problem and the decay of the central area of the cities, being the typologies that stand out: property taxes - improvement tax (17) and property tax (6), corresponding, respectively, to 54.8% and 19.4%. It is evident, in the study, that it takes away the opportunity of urban land to reach its full use, by taxing the property and its improvements, increasing the costs of its maintenance, generating flight of inhabitants and businesses to suburban areas and, consequently, boosting urban expansion, decay and the deterioration of infrastructured areas, including central areas, influencing their competitiveness. In the second article procedures for selection, analysis and evaluation based on the methodology applied by Harris (2009) comprising the steps: collection and selection of data and samples; construction of causal maps; submission of the causal maps to a validation process by a group of experts; elaboration of the final causal map. The research analyzes the relationship between the taxation and urban land value capture methods and the aspects relevant to the inner-city's competitiveness, raised by Michael Porter (1995a, 1997). The greatest proximity relationship between the methods of taxing and urban land value capture is identified, with the following aspects: number of rules, permissions, and municipal government regulations; incentive zones; people's and businesses density; and urban planning instruments associated with tax incentives. And indirectly, with the following aspects: urban housing and commercial expansion; historical and cultural heritage; public space's quality and maintenance; walkability and access to highways. Even though a negative assessment of the

center's competitiveness prevails, the methods of taxing and capturing the value of urban land cost the maintenance of infrastructure for its public services. However, its purpose should not only be fundraising, but should also aim to care for inner-city's people, businesses and the territorial urbanity.

Keywords: strategy; competitiveness; decay and competitiveness of inner-city; real estate, land, property and improvement taxes; urban land value capture.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figuras	Página
Artigo I	
1	Linha do tempo da adoção dos métodos de captura de valor do solo..... 35
2	Componentes do valor do solo urbano e incidência de instrumentos de recuperação de mais-valias fundiárias..... 36
3	Objetivos dos instrumentos de captura de valor do solo urbano 37
4	Instrumentos de captura de valor do solo urbano distribuídos nos objetivos estabelecidos por Furtado (1999)..... 37
5	Exemplos da aplicação dos instrumentos de captura de valor do solo urbano em países da América Latina. 39
Artigo I	
6	Círculo virtuoso dos gastos do consumidor nas áreas de regeneração urbana 82
7	Componentes do valor do solo urbano e incidência de instrumentos de captura de valor do solo... 86
8	Motivações ou objetivos para a aplicação de instrumentos de captura de valor do solo urbano..... 86
9	Instrumentos de captura de valor do solo urbano distribuídos nos objetivos estabelecidos por Smolka e Amborski (2000)..... 87
10	Instrumentos de captura de valor do solo urbano, na classificação de Smolka e Amborski (2000)..... 88
11	Aplicação dos instrumentos de captura de valor do solo urbano em países da América Latina..... 89
12	Mapa causal da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades..... 108
13	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os fatores relacionados à decadência das áreas centrais das cidades 114
14	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre quais fatores poderiam contribuir para realocação competitiva das áreas centrais das cidades 117
15	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre outros aspectos que deveriam ser incluídos ao esquema e como eles poderiam influenciar na competitividade das áreas centrais das cidades 120
16	Mapa causal dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais com a contribuição dos especialistas..... 121
17	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades. 123

18	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os aspectos abordados como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	126
19	Mapa causal dos aspectos abordados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais.	127
20	Mapa causal da influência dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais	129
21	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da capacidade da infraestrutura viária na competitividade das áreas centrais	131
22	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da capacidade da intensidade do uso do solo na competitividade das áreas centrais	135
23	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos dos impostos na competitividade das áreas centrais.....	137
24	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da acessibilidade na competitividade das áreas centrais.....	140
25	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do zoneamento na competitividade das áreas centrais.....	142
26	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do número de regras, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais.....	143
27	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do número de regras, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais.....	145
28	Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da informalidade, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais.....	148
29	Mapa causal da avaliação ponderada da competitividade da área central.	156
30	Mapa causal final da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades.....	157

LISTA DE QUADROS

Página

Artigo I

1	Instrumentos disponíveis para recuperação de mais-valias do solo urbano	38
2	Procedimentos para Coleta de Dados, Análise Descritiva, Análise das Abordagens e Modelos Teóricos	44
3	Abordagens dos teóricos mais citados	50

Artigo II

4	Instrumentos disponíveis para recuperação de mais-valias do solo urbano	88
5	Síntese resumo das vantagens e desvantagens competitivas, mudança do papel e responsabilidades do governo e seus respectivos aspectos	94
6	Componentes da decadência comercial e suas implicações políticas	98
7	Etapas e atividades da metodologia de elaboração do mapa causal	101
8	Metodologia do mapa causal	102
9	Sumário da intensidade das citações da tipologia de aplicação dos impostos e dos aspectos apontados como vantagens e desvantagens à competitividade das áreas centrais	107
10	Perfil dos especialistas entrevistados	109

LISTA DE TABELAS

Página

Artigo I

1	Qualificação dos periódicos – Qualis-Capes	46
2	Qualificação dos periódicos – H Index Scopus – InCites Journal Citation Reports (JCR) – Qualis Capes.....	46
3	Abordagem metodológica.....	47
4	Técnica de pesquisa.....	48
5	Métodos de pesquisa adotados.....	48
6	Recorte dos teóricos mais citados.....	49
7	Artigos mais citados.	54
8	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos.....	57
9	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos.....	59
10	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos por período	59
11	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos por período	60
12	Principal incidência e tipologia aplicação dos impostos	61
13	Abordagem dos autores acerca da influência da tributação na área central	62
14	Tipologia de aplicação dos impostos citados nos estudos que abordam o declínio da área central	67
15	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos apontados como fator do declínio da área central.....	68

Artigo II

16	Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos identificados e compilados nas declarações causais.....	103
17	Síntese resumo dos aspectos apontados como vantagens à competitividade das áreas centrais.....	105
18	Síntese resumo dos aspectos apontados como desvantagens à competitividade das áreas centrais.....	106
19	Síntese dos fatores abordados pelos especialistas como relacionados à decadência das áreas centrais das cidades.	113
20	Síntese dos fatores abordados pelos especialistas que poderiam contribuir para realocação competitiva das áreas centrais das cidades.	115
21	Síntese dos aspectos relacionados à inclusão de novos itens ao esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades.	118

22	Síntese dos aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades	122
23	Síntese dos aspectos abordados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	124
24	Síntese quantitativa das análises dos especialistas sobre a influência dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades.....	128
25	Síntese da correlação entre aspectos que compõem a capacidade da infraestrutura viária e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.	130
26	Síntese da correlação entre aspectos que compõem a intensidade do uso do solo e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.	133
27	Síntese da correlação entre aspectos que compõem os impostos e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.....	136
28	Síntese da correlação entre aspectos que compõem a acessibilidade e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.....	138
29	Síntese da correlação entre aspectos que compõem o zoneamento e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.....	141
30	Síntese da correlação entre aspectos que compõem o número de regras, permissões e regulamentos governamentais e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.	144
31	Síntese da correlação entre aspectos que compõem a expansão urbana e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.....	146
32	Síntese da correlação entre aspectos que compõem a informalidade e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas.....	149
33	Identificação das fontes de competitividade para a área central.....	150
34	Avaliação da importância relativa de cada aspecto	152
35	Avaliação do perfil de competitividade da área central, em cada aspecto.....	153
36	Tabela de avaliação ponderada da competitividade da área central	155

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO GERAL	18
1.1	Contextualização	18
1.2	Problematização	23
1.3	Objetivo	24
1.4	Justificativa e contribuições.....	24
1.5	Estrutura do trabalho.....	27
2	ARTIGO I	29
	ARTIGO I – MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO VERSUS DECADÊNCIA DAS ÁREAS CENTRAIS: ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA DAS PUBLICAÇÕES INTERNACIONAIS NO PERÍODO DE 1968 A 2018	29
1	INTRODUÇÃO	31
1.1	Problema de pesquisa e objetivo	34
2	REVISÃO DA LITERATURA	35
3	METODOLOGIA	43
4	ANÁLISE DOS DADOS	45
4.1	Etapa I - Análise Descritiva dos Artigos	45
4.2	Etapa II - Análise das Abordagens Teóricas.....	49
4.3	Etapa III - Análise das Citações.....	53
4.4	Etapa IV - Análise das Abordagens Temáticas	57
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	70
	REFERÊNCIAS	73
1	ARTIGO II.....	79
	ARTIGO II – MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO, E A COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES	79
1	INTRODUÇÃO	81
1.1	Problema de pesquisa e objetivo	84

2	REVISÃO DA LITERATURA	84
2.1	Contribuições à Temática das Áreas Centrais e Métodos de Tributação e Captura de Valor do Solo Urbano	84
2.2	Contribuições de Porter (1995, 1997) à Temática das Áreas Centrais	92
2.3	Contribuições de Outros Autores à Temática das Áreas Centrais e à Teoria da Competitividade das Áreas Centrais de Porter (1995, 1997).....	95
3	METODOLOGIA	99
3.1	Etapa 1 - Seleção de dados	102
3.2	Etapa 2 - Construindo Mapas Causais.....	103
3.3	Etapa 3 - Validação de Mapas Causais	109
3.4	Etapa 4 - Análise da Validação e Elaboração do Mapa Causal Final	110
3.5	As Limitações do Método de Mapas Causais	111
4	RESULTADOS.....	112
4.1	Apresentação dos resultados	112
4.2	Discussão dos resultados	157
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	165
	REFERÊNCIAS	168
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS GERAIS.....	173
	REFERÊNCIAS GERAIS	177
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO AOS ESPECIALISTAS	184
	APÊNDICE B – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OS FATORES RELACIONADOS À DECADÊNCIA DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES	188
	APÊNDICE C – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE QUAIS FATORES PODERIAM CONTRIBUIR PARA RECOLOCAÇÃO COMPETITIVA DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES	196
	APÊNDICE D – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OUTROS ASPECTOS QUE DEVERIAM SER INCLUÍDOS AO ESQUEMA E COMO ELES PODERIAM INFLUENCIAR NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES.....	203
	APÊNDICE E – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE ASPECTOS IDENTIFICADOS PELA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA COMO RELACIONADOS À	

COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES, QUE DEVERIAM SER REMOVIDOS DA LISTA	210
APÊNDICE F – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OS ASPECTOS MAIS RELEVANTES PARA A COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES.....	212
APÊNDICE G – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS.....	220
APÊNDICE H – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA INTENSIDADE DO USO DO SOLO NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS	231
APÊNDICE I – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DOS IMPOSTOS NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS.....	240
APÊNDICE J – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA ACESSIBILIDADE NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS.....	254
APÊNDICE K – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DO ZONEAMENTO NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS	264
APÊNDICE L – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DO NÚMERO DE REGRAS, PERMISSÕES E REGULAMENTOS GOVERNAMENTAIS NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS	276
APÊNDICE M – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA EXPANSÃO URBANA NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS	283
APÊNDICE N – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA INFORMALIDADE NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS....	294
ANEXO A – IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE IMOBILIÁRIA	300
ANEXO B – CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS TIPOS DOS INSTRUMENTOS DE CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO	301

1 INTRODUÇÃO GERAL

A introdução do presente estudo está dividida em quatro partes, sendo a primeira a problematização, que trata das possíveis relações estabelecidas entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade de áreas centrais das cidades elencadas por Michael Porter (1995, 1997). Em seguida apresentam-se os objetivos da pesquisa, justificativas e contribuições e, por fim, a estrutura do trabalho.

1.1 Contextualização

O conceito de captura de valor ou avaliação de benefícios tem uma longa história nas finanças do governo local em muitos países, e sua origem está enraizada no princípio de tributação de benefícios. As duas palavras que compõem o termo, “captura” e “valor”, podem ser consideradas separadamente. Primeiro, “captura” refere-se à ideia do governo local receber de volta uma parte desse valor agregado a ser usado para ajudar o custeio de obras públicas. Segundo, “valor” refere-se ao montante agregado ou benefício fornecido a um consumidor individual ou dono de propriedade como resultado de obras públicas realizadas nas proximidades ou adjacências da propriedade. Portanto, fica claro que a noção de captura de valor se baseia nas noções de tributação de benefícios e equidade ou equidade na tributação, isto é, que o governo pode recuperar o custo de bens públicos de acordo com os benefícios recebidos e que nenhum indivíduo ou empresa privada tenha direito de colher lucros inesperados de investimentos públicos. No entanto, considerou-se geralmente apropriado que apenas uma parte do valor adicionado seja recuperada na captura de valor (DALVI, 1998).

Esse conceito não é novo, visto que os romanos podem ter avaliado proprietários ricos para financiar melhorias no aqueduto. Em 1427, Henrique VI adotou um ato que avaliava alíquotas diferenciais de imposto sobre aqueles “cuja propriedade deriva de benefícios das obras” relacionadas a esgotos e defesas marítimas. John Stuart Mill propôs a tributação do “incremento não obtido”, em 1858. O conceito foi refinado pelo economista Henry George, em 1879. A cidade de Nova York fez avaliações especiais, em 1691, para financiar melhorias nas ruas e drenagem. No início dos anos 1930, Nova York adotou avaliações especiais, com e sem êxito, para capturar parte do valor criado pela extensão do sistema de metrô (*NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES*, 2016).

Apesar disso, o conceito segue atual. Em uma era de orçamentos apertados e necessidades explosivas, as cidades ao redor do mundo estão financiando infraestrutura e outras

melhorias públicas por meio do retorno do valor do solo urbano, também conhecido como captura de valor do solo urbano. Essa abordagem política oferece uma variedade de ferramentas de finanças públicas que permitem às comunidades recuperar e reinvestir os aumentos de valor do solo urbano resultantes do investimento público e de outras ações do governo. Notavelmente, à medida que novas linhas de metrô, estradas e outras obras públicas aumentam o valor de terrenos e imóveis próximos, desenvolvedores e proprietários compartilham esse lucro gerado publicamente para ajudar os governos locais a pagar por novas pontes, trânsito, parques, moradias populares e outras atualizações de infraestrutura (GERMÁN; BERNSTEIN, 2020).

O imposto sobre a propriedade imobiliária é reconhecido internacionalmente como a alternativa predominante para o financiamento dos serviços públicos urbanos. Com exceção de Cuba, El Salvador e Haiti, pode-se afirmar que o imposto foi instituído nos demais países na América Latina. Entretanto, na grande maioria dos casos, o imposto apresenta uma reduzida importância como fonte de receita. Dessa forma, tende a ser mínima a sua potencialidade de gerar efeitos desejáveis, como: redução do preço de acesso ao solo urbano devido ao efeito de capitalização da parcela do imposto que incide sobre o valor do solo urbano; incentivo ao desenvolvimento urbano; combate à especulação imobiliária na medida em que estabelece um custo para a manutenção dos vazios urbanos; e recuperação da valorização imobiliária gerada por investimentos públicos na medida em que o imposto incide sobre o valor do imóvel (CESARE, 2010).

A reduzida importância dada ao imposto sobre a propriedade imobiliária na América Latina demonstra que há oportunidades de fonte de receitas ainda não exploradas pelos governos locais e assinala, também, que os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano necessitam ser aprimorados para otimizar o uso do solo urbano infraestruturado, possibilitando aos governos a recuperação dos investimentos públicos e incentivando o desenvolvimento urbano sustentável.

Como ilustra o anexo A, o imposto que incide sobre a propriedade imobiliária na América Latina representa em média 1,81% da carga tributária, sendo observada a sua maior participação no Uruguai (3,76%), Panamá (3,60%) e Colômbia (3,38%). Já a representatividade do imposto em função do PIB não é muito expressiva, correspondendo em média a 0,33%. Também se revela baixa a média *per capita* do imposto sobre a propriedade imobiliária, equivalendo a aproximadamente 26,35 dólares (US\$), sendo o menor valor, 1,72 dólares (US\$), na República Dominicana.

Os percentuais apresentados no anexo A demonstram que os impostos sobre a propriedade imobiliária na América do Sul representam uma reduzida importância como fonte

de receita para os governos locais.

Outro fator importante a ser avaliado é a variação das taxas aplicadas entre os diferentes tipos de classificação e uso do imóvel, urbano ou rural, e se o tipo de uso é residencial ou não residencial; se é, por exemplo, para uso comercial, industrial ou para prestação de serviços.

Na América do Norte, o estudo promovido pelo *Lincoln Institute of Land Policy* e *Minnesota Center for Fiscal Excellence* (2018), ao realizar a comparação do imposto sobre a propriedade de 50 estados americanos, concluiu que os impostos sobre a propriedade variam amplamente entre as cidades dos Estados Unidos. As cidades tenderão a ter taxas mais altas de imposto sobre propriedade se tiverem alta dependência desse tipo de tributo, baixos valores de propriedade ou altas despesas do governo local. Além disso, algumas cidades usam a classificação do imposto predial, o que pode resultar em taxas tributárias consideravelmente mais altas nas propriedades comerciais e de apartamentos do que nas propriedades rurais. Ao calcular a taxa efetiva de imposto sobre a propriedade, o relatório fornece os dados para comparar os encargos fiscais das cidades. Esses dados têm implicações importantes para as cidades, porque o imposto sobre a propriedade é uma parte essencial do pacote de impostos e serviços públicos que afeta a competitividade e a qualidade de vida das cidades.

Verifica-se, portanto, nos pontos acima elencados, que a tributação do solo urbano e os métodos de captura dos valores investidos pelo poder público podem impactar na competitividade das cidades, e em especial nas suas áreas centrais, sendo objeto da teoria desenvolvida por Michael Porter (1995, 1997).

Ao ser pesquisada a literatura científica das últimas décadas, observa-se um consenso entre os autores acerca das áreas centrais no aspecto da infraestrutura implantada ser capaz de acolher a demanda habitacional decorrente do crescimento populacional, ou seja, sua infraestrutura comporta o adensamento. Essa realidade é financeiramente a mais adequada para os governos locais, visto que reduziria a necessidade crescente de investimentos públicos impulsionados pela expansão urbana, de modo que o adensamento de residentes tornaria a economia das áreas centrais mais vibrante, fomentando as atividades locais e a economia da área central.

No entanto, em todas as áreas urbanas, o que é lucrativo em particular pode não ser socialmente desejável (OWEN; THIRSK, 1974). Supõe-se, portanto, que o desalinhamento entre o ideal de desenvolvimento urbano, social e econômico planejado pelos governos locais, a aquisição do imóvel desejado pela sociedade, que se limita a sua capacidade econômica de investimento e os produtos concretizados e ofertados pelo mercado imobiliário, localizados onde gerarão mais lucro, são algumas das origens da decadência das áreas centrais e da expansão

urbana.

Na América Latina, mais precisamente no Brasil, as áreas centrais nas suas origens localizavam-se nas proximidades dos portos, onde se escoava a produção agroindustrial, e no seu entorno prevaleciam as atividades principalmente mercantis e residenciais das classes mais elevadas. Os prédios remanescentes dessa época, hoje, em parte, correspondem ao patrimônio histórico, muitas vezes abandonado.

Com o advento dos *shopping centers* na década de 1960, as lojas de maior interesse do público migraram da área central, o mesmo ocorreu com os moradores mais abastados que se deslocaram para bairros periféricos mais tranquilos e reservados, fugindo do tráfego de cargas e pessoas. Paulatinamente, os casarões e lojas vazios passaram a ser ocupados por moradores de menor poder aquisitivo ou por lojas de produtos populares. Entretanto, nem todos os espaços foram preenchidos, permanecendo imóveis ociosos, gerando áreas abandonadas, abrindo espaço para a sua ocupação por invasores e usuários de drogas, aumentando a criminalidade. Todos esses fatores também contribuíram para o declínio das áreas centrais brasileiras, que na sua maioria, ainda aguardam pela sua reocupação e revitalização.

Estudos da década de 1960 até a atualidade demonstram que a problemática existente na área central das cidades ainda persevera, causando interesse na temática e questionamentos sobre os motivos pelos quais as soluções do passado não elucidaram o problema, ensejando nos pesquisadores a busca de novas soluções a ser aplicadas.

No ano de 1969, destaca-se que o imposto sobre a propriedade aplicado, sabiamente, poderia ser o melhor e o mais justo de todos os impostos. Hoje, porém, na prática, pode muito bem ser extinto, pois é uma combinação realmente estranha de sobretaxação e sub-taxação, uma taxa de incentivo para o que você não quer e uma taxa de desincentivo ou inibição para o que você quer. Ele subsidia e, portanto, acelera a disseminação da deteriorização, da formação de ocupações subnormais, da expansão, da especulação do solo urbano e da subdivisão prematura, empreendendo a única forma de propriedade que, com toda a justiça, deveria ser tributada com muito mais força. Ele penaliza, desencoraja e inibe novas construções, melhorias nas residências, reabilitação urbana e crescimento ordenado, sobretaxando em excesso essas formas de propriedade que deveriam ser taxadas de maneira mais leve, se é que deveriam (PRENTICE, 1969).

Já no início da década de 1970, para Fusfeld (1970), a descentralização também teve o efeito de reduzir os recursos financeiros das áreas centrais. Assim, uma das vantagens iniciais de se mudar para os subúrbios tem sido os baixos impostos sobre a propriedade e os custos relativamente baixos da terra.

Em 1971, é sugerida a eliminação da tributação onerosa que incide sobre os edifícios e outras melhorias. Aponta-se que esse ônus é suportado pelos proprietários, donos de fábricas e inquilinos; e no caso de propriedade comercial, é suportada pelos consumidores (CORD, 1971).

Em 1973, os investidores então buscam subúrbios hospitaleiros, onde novos edifícios podem se amontoar, protegendo-se por suas altas avaliações tributáveis de se tornarem vítimas da exploração fiscal. Assim, o uso geral de edifícios como base tributária em uma área metropolitana tende a esterilizar solos urbanos centrais e influenciar os investidores para fora das áreas centrais (GAFFNEY, 1973).

Em 1978, levanta-se a possibilidade de substituir o imposto sobre a propriedade por um imposto sobre o valor do terreno (valor do solo urbano). A insatisfação com o imposto sobre a propriedade em sua forma atual surge em parte porque a parcela do imposto cobrado sobre o capital desencoraja seu uso (DOUGLAS, 1978). Dessa forma, criou-se um interesse renovado na tributação do valor do solo urbano nos últimos anos.

Hartzok (1997), ao pesquisar quinze cidades da Pensilvânia pioneiras em uma abordagem inovadora da reforma tributária local que aproveita os incentivos de mercado para a renovação urbana, conclui que, optando pelo imposto sobre a propriedade denominado "duas taxas" ou "taxa dividida", essas cidades estão reduzindo os impostos sobre os edifícios, incentivando melhorias e reformas; enquanto aumentam o imposto sobre os valores do solo urbano, desencorajando a especulação imobiliária.

Em 2000, demonstra-se os resultados positivos da aplicação do imposto de duas alíquotas nos Estados Unidos da América, confirmados por muitos estudos que detectaram mudanças significativas após a adoção da reforma. A título de exemplo: os impostos sobre a maioria das casas ocupadas pelos proprietários e alugados foram reduzidos; a construção e reabilitação de edifícios residenciais e comerciais foram estimuladas; a grave escalada dos preços e aluguéis de imóveis vivenciada pela maioria das cidades dos EUA foi evitada nas cidades de duas taxas à medida que a oferta de moradias se expandia (RYBECK, 2000).

De acordo com Cashin (2000), o subsídio governamental ao desenvolvimento suburbano também contribuiu para um abismo crescente entre os cidadãos de subúrbios ricos e as áreas centrais urbanas em relação às oportunidades de avanço social e econômico.

Em 2001, define-se a correlação entre grande parte do retorno projetado do investimento público em transporte e a demanda por desenvolvimento em uma região. Nas regiões em que as projeções mostram uma migração substancial, a demanda por moradia normalmente é refletida no aumento do valor da terra (BATT, 2001).

Em 2003, fica estabelecido um vínculo convincente entre tributação da propriedade e expansão urbana, ao existir um efeito compensatório que corre na direção oposta. Esse efeito opera através do impacto do imposto sobre a propriedade nos tamanhos das habitações. Como o imposto sobre o solo urbano e estruturas é parcialmente transferido para os consumidores, levando a um preço mais alto da área útil da habitação, o tamanho da moradia diminui em resposta. Porém habitações menores implicam um aumento na densidade populacional, o que tende a compensar o declínio da densidade causado por melhorias menores (BRUECKNER; KIM, 2003).

Em 2015, ressaltou-se que o desenvolvimento urbano orientado ao trânsito é visto como comunidades planejadas e equilibradas, com objetivos e benefícios mais amplos do que a simples captura de valor, como aumentar o patrocínio do trânsito, aumentar o investimento em transporte ferroviário e em trânsito, reduzir o congestionamento e expansão, reduzir as emissões de gases de efeito estufa e trazendo até mais benefícios para a saúde, aumentando a quantidade de viagens e atividades físicas ativas (VALE, 2015).

Conforme Wey et al. (2016), o planejamento e as estratégias de transporte afetam não apenas o estilo da paisagem e o uso do solo urbano de uma cidade, mas também a relação entre expansão urbana e densidade populacional. Em resumo, a expansão urbana em Taiwan deve-se ao planejamento e gestão inadequados do desenvolvimento urbano.

1.2 Problematização

Na literatura citada percebe-se que desde a década de 1960 a produção científica indica a tributação imobiliária, principalmente a que incide sobre as melhorias prediais, como um dos fatores de desincentivo financeiro à renovação ou substituição dos edifícios localizados nas áreas centrais. Isso acontece porque torna-se mais lucrativo manter prédios obsoletos e degradados do que investir na sua reconstrução, impossibilitando a reabilitação do conjunto edificado das áreas centrais.

Observa-se também, na literatura científica apresentada, que diferentes tipos de impostos, como territorial, predial ou as duas modalidades conjuntamente, com distintas alíquotas, podem impactar na competitividade das cidades, de maneira positiva: promovendo o uso eficiente do solo urbano, a renovação predial e a contenção da expansão urbana. Ou mesmo de maneira negativa: aumentando os custos das novas construções contribuindo para o envelhecimento das edificações.

Considerando-se, portanto, os possíveis efeitos dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano na competitividade das áreas centrais das cidades, chega-se às seguintes

questões de pesquisa:

- Quais as principais características das publicações científicas que abordam os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e a decadência das áreas centrais das cidades?
- Há relação entre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano com a decadência das áreas centrais das cidades?
- Se houver a relação supracitada, quais os tipos de tributação e captura de valor do solo urbano associados à decadência destas áreas?
- Como a tributação e captura de valor do solo urbano impactam na competitividade das áreas centrais nos aspectos estabelecidos por Michael Porter (1995, 1997)?

Considera-se relevante o presente estudo, uma vez que entender os aspectos da competitividade das áreas centrais impactados pela tributação e captura de valor do solo urbano se mostra fundamental para a compreensão dos esforços necessários para mitigar os custos econômicos e sociais decorrentes da expansão urbana e do declínio das áreas centrais.

1.3 Objetivo

Analisar a relação entre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, a decadência das áreas centrais, e os aspectos alusivos à competitividade destas áreas, elencados por Michael Porter (1995, 1997), constitui-se o objetivo geral dessa pesquisa, que possui ainda os seguintes objetivos específicos:

- Realizar uma revisão sistemática da literatura, levantando-se as características da produção de artigos científicos sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e em especial, as relacionadas à decadência das áreas centrais das cidades, extraídas dos periódicos internacionais mais relevantes, no período de 1968 a 2018;
- Analisar como se estabelece, e em que grau, a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano com os aspectos competitivos das áreas centrais das cidades, levantados por Michael Porter (1995, 1997).

1.4 Justificativa e contribuições

A tributação e a captura de valor do solo urbano têm o papel relevante como fonte de recursos para as gestões locais manterem a sua capacidade de investimento em infraestrutura e na promoção da melhoria da qualidade de vida dos moradores das cidades.

Faz-se necessário, entretanto, encontrar o equilíbrio na sua aplicação para que possa promover a otimização do uso do solo urbano infraestruturado, sem inviabilizar o seu acesso, devido ao seu custo. Isso, porque, caso o custo do solo urbano infraestruturado seja acrescido pelo excesso de tributação, influenciará negativamente o ambiente de negócios e a competitividade das áreas centrais, gerando o seu declínio e a expansão urbana.

Visto isso, o presente trabalho aborda a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e a competitividade de áreas centrais das cidades, nos aspectos levantados pela teoria de Michael Porter (1995, 1997), que apontou como vantagens dessas áreas: localização estratégica, demanda do mercado local, integração com os clusters regionais e recursos humanos. Enquanto as desvantagens elencadas foram: falta de segurança, infraestrutura deficitária, ausência de funcionários qualificados, bem como de habilidades de gestão, acesso ao capital, atitude, além de altos custos do solo urbano e edificação.

Entretanto, outros pesquisadores e estudiosos das áreas centrais questionam as vantagens e desvantagens do ambiente de negócios e a competitividade das áreas centrais teorizada por Porter (1995, 1997). Dados da pesquisa do Censo Econômico dos EUA foram usados por Bates e Robb (2008) para investigar padrões de sobrevivência e lucratividade entre jovens empresas urbanas que procuram vender bens e serviços a famílias de minorias sociais e econômicas locais. As descobertas empíricas do estudo não apoiam a alegação de Michael Porter (1995, 1997) de que as áreas centrais oferecem oportunidades atraentes para empresas voltadas para o lar, como empresas de varejo e serviços ao consumidor.

Em outro estudo, Bates (2010) examinou o histórico de provedores de crédito com fins lucrativos de dívida e capital acionário para avaliar se a provisão de financiamento para empreendimentos comerciais no centro da cidade provava ser lucrativa em provedores de capital financeiro como o Financiamento *Medallion*, ICV parceiros de capital e *Nonviable* programas. O autor concluiu que a falta de financiamento parece ser uma barreira importante para o desenvolvimento econômico do centro da cidade, como concluiu Porter (1995,1997). Contudo, as vantagens competitivas que ele pensava tornar o centro da cidade atraente para investidores que buscam lucro não foram demonstradas.

Outrossim, destaca-se na produção literária de artigos científicos a importância do papel dos gestores locais, das políticas e de investimentos públicos como força propulsora na mudança dessas áreas, sendo a tributação e a captura de valor do solo urbano recursos essenciais para financiar essas mudanças, principalmente nas cidades em que esses recursos são a principal fonte de receita.

Assim, o estudo de Alwitt e Donley (1997) investiga as potencialidades do mercado não atendido das áreas centrais apontado por Porter (1995, 1997) e demonstra que as redes de supermercados consideram lucrativo abrir grandes pontos de venda na área central, mas, é difícil encontrar lotes de tamanho adequado em bairros pobres da cidade devido à fragmentação da propriedade. Outra barreira é a regulamentação governamental urbana sobre zoneamento e permissões. Associado a isso, as organizações comunitárias frequentemente exigem terras, ou programas especiais de treinamento, como evidência do comprometimento de uma empresa com a comunidade, o que reduz a lucratividade das operações no centro da cidade e, conseqüentemente, torna menos provável a criação ou o restabelecimento de negócios nas áreas centrais. Por outro lado, de acordo com Bates (2010), faz-se necessário verificar em que circunstância as estratégias criativas futuras podem gerar retornos financeiros competitivos nos investimentos em ações em empreendimentos comerciais no centro da cidade.

Neste sentido, Porter (1997) chama atenção para o crescente ataque ao financiamento de programas urbanos tradicionais, por caírem na armadilha da redistribuição de riquezas, ao invés de destinarem-se a gerar empregos e riqueza por meio de negócios viáveis, autossuficientes e lucrativos. Instigando, assim, os que se preocupam com as áreas centrais das cidades, a exemplo dos moradores, empreendedores, gestores públicos, políticos, investidores e pesquisadores a não defenderem abordagens de programas urbanos anteriores fracassados, baseados no assistencialismo e/ou subsídios públicos.

Ainda para Porter (1995, 1997), uma estratégia econômica sólida deve se concentrar na posição das áreas centrais como parte das economias regionais, em vez de tratar as áreas centrais como economias independentes e separadas; caso contrário, a atividade econômica não será sustentável. Embora a mudança da economia possua dois desafios, a concorrência global e os avanços tecnológicos, os quais afetaram negativamente as áreas centrais, também criaram oportunidades.

As áreas centrais ocupam um dos locais mais valiosos de suas regiões, perto de centros de negócios com altos salários, complexos de entretenimento e “nós” de transporte e comunicação. Como resultado, uma localização no centro da cidade pode oferecer uma vantagem competitiva para empresas logisticamente sensíveis que se beneficiam da proximidade com o centro da cidade, da infraestrutura de transporte e da concentração de empresas. A economia moderna *just-in-time*, com uso intensivo de serviços, está apenas aumentando as vantagens de tempo e espaço desses locais (PORTER, 1997).

Diante das opiniões distintas apresentadas pelos pesquisadores citados, verifica-se a necessidade de analisar a aplicação da tributação e captura de valor do solo urbano como uma

política pública, no intuito de encontrar modelos replicáveis de equilíbrio e sustentabilidade entre a arrecadação de impostos, a capacidade de investimentos dos governos locais na manutenção e melhorias das infraestruturas urbanas, e o incentivo à atividade empresarial nas áreas centrais, por meio de um ambiente de negócios favorável.

Diante do exposto, esse trabalho visa colaborar com a literatura que aborda a competitividade das áreas centrais e os impactos dos métodos da captura de valor do solo infraestruturado e os seus efeitos nas vantagens e desvantagens competitivas apontadas na teoria de Michael Porter (1995, 1997).

Coteja-se, portanto, os impactos da aplicação dos diferentes métodos de tributação e captura de valor do solo urbano sobre as novas construções, a revitalização das áreas centrais das cidades, a expansão urbana, a relação das políticas públicas de incentivo e de zonas de incentivo nas áreas centrais.

A título de contribuição, a pesquisa também aborda a relevância do papel do poder público, principalmente no ambiente regulatório e tributário estabelecido pelas políticas públicas no processo de realocação das áreas centrais como locais de negócios e as suas influências nas vantagens e desvantagens. Tal perspectiva remete a um dos aspectos abordados na teoria de Porter (1995, 1997), ao sugerir uma mudança de postura dos governos que deveriam: direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica, promover a desregulamentação, aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios e alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico.

Outrossim, visa-se contribuir com a metodologia, ao destacar prioridades, fornecer informações ausentes e revelar lacunas nas informações ou no raciocínio que deveriam ter atenção mais direta dos governos locais.

Em suma, essa pesquisa busca contribuir para uma melhor compreensão das relações e dos efeitos dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano nas vantagens e desvantagens competitivas das áreas centrais das cidades, demonstrando a importância do ambiente regulatório e tributário estabelecido pelo poder público no ambiente de negócios das áreas centrais.

1.5 Estrutura do trabalho

O trabalho está estruturado em dois artigos científicos e desenvolve-se com a seguinte organização: a primeira seção é a introdução geral; a segunda seção apresenta o artigo com a análise bibliométrica das publicações científicas, no período de 1968 a 2018, extraídas dos

periódicos internacionais mais relevantes sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e em especial, as aplicadas à relação com o declínio e a competitividade das áreas centrais; já a terceira seção trata do artigo que investiga a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos pertinentes à competitividade do centro da cidade levantados pela teoria de Michael Porter (1995, 1997), empregando a técnica de mapa cognitivo para estabelecer as relações entre os conteúdos levantados na produção literária sobre o tema, e submetida à validação por especialistas entrevistados.

2 ARTIGO I

ARTIGO I – MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO VERSUS DECADÊNCIA DAS ÁREAS CENTRAIS: ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA DAS PUBLICAÇÕES INTERNACIONAIS NO PERÍODO DE 1968 A 2018

RESUMO

O artigo tem por objetivo realizar uma revisão sistemática da literatura, levantando-se as características da produção de artigos científicos sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e em especial, as relacionadas à decadência das áreas centrais das cidades, demonstrando ausências de abordagens ou indisponibilidade destas publicações científicas nas bases oficiais pesquisadas. A base de dados constitui-se de artigos científicos, extraídos do levantamento bibliográfico anotado por Grote e Dye (2007) e Chapman (2015), publicado pelo *Lincoln Institute*; ampliada e complementada pela produção literária constante nos periódicos internacionais mais relevantes, de acordo com os indicadores *Citing Articles* do *Web of Science*, por artigo, e Qualis (Capes), por publicação, entre os anos de 1968 e 2018. Analisou-se 107 artigos, após a seleção daqueles que abordaram a temática da área central, apenas 45 remaneceram, dos quais, 31 artigos apontam a incidência do imposto como um dos fatores geradores da problemática e da decadência da área central das cidades, sendo as tipologias que se sobressaem: os impostos sobre propriedade - tributação de melhorias (17) e predial (6), correspondendo, respectivamente a 54,8% e 19,4%. Evidencia-se, no estudo, a retirada oportunidade do solo urbano de alcançar o seu uso pleno, ao se taxar a propriedade e suas melhorias, aumentando os custos da sua manutenção, gerando fuga de habitantes e negócios para áreas suburbanas e, como consequência, impulsionando a expansão urbana, o desadensamento e a deteriorização de áreas infraestruturadas, incluindo-se dentre elas as áreas centrais, influenciando-lhes na sua competitividade.

Palavras-chave: estratégia; competitividade; decadência e competitividade do centro da cidade; impostos imobiliário, territorial, predial e sobre melhorias; captura de valor do solo urbano..

ABSTRACT

The article aims to carry out a systematic review of the literature, surveying the characteristics of the production of scientific articles on methods of taxing and capturing value of urban land those related to the decay of central areas of cities, showing absences of approaches or unavailability of these scientific publications in the researched official bases. The database consists of scientific articles, extracted from the bibliographic survey annotated by Grote and Dye (2007) and Chapman (2015), published by the Lincoln Institute, expanded and complemented by the constant literary production in the most relevant international journals, according to the Citing Articles indicators of the Web of Science, by article, and Qualis (Capes), by publication, between the years 1968 to 2018. 107 articles were analyzed, after the selection of those that addressed the theme of the central area, only 45 remained, of which, 31 articles point to the incidence of tax as one of the factors that generate the problem and the decay of the central area of cities, with the typologies that stand out: property taxes - improvement (17) and property taxation (6), corresponding to 54.8% and 19.4%, respectively. It is evident, in the study, that it takes away the opportunity of urban land to reach its full use, by taxing the property and its improvements, increasing the costs of its maintenance, generating flight of inhabitants and businesses to suburban areas and, consequently, boosting urban expansion, decay and the deterioration of infrastructured areas, including central areas, influencing their competitiveness.

Keywords: strategy; competitiveness; decay and competitiveness of inner-city; real estate, land, property and improvement taxes; urban land value capture.

1 INTRODUÇÃO

O SOLO É A BASE DA EXISTÊNCIA HUMANA. É usado por todas as pessoas em todos os momentos. É o presente da natureza para a humanidade que permite que a vida continue e prospere. Tem um grande valor (GWARTNEY; TIDEMAN, 1996). O reconhecimento desse valor veio atrelado à possibilidade de tributação como fonte de receita para os governos, é a ideia propagada por Henry George em sua obra *Progresso e Pobreza* (1879), inspirada em autores clássicos como Adam Smith e David Ricardo.

Desde então, a tributação é aplicada por governos para captura de valor dos investimentos públicos na construção, ampliação e manutenção da infraestrutura urbana, a exemplo da terraplanagem, drenagem e implantação do sistema viário; construção de obras de arte (engenharia) como pontes, viadutos e túneis; esgotamento sanitário, melhoria logística da cidade quanto ao transporte de pessoas e bens e o upgrade da infraestrutura de comunicação, em diferentes períodos da história.

Essa captura de valor pode incidir em alguns casos sobre o valor do terreno, sem as melhorias; valor total dos terrenos, edifícios e outras melhorias; imposto de duas alíquotas; valor do aluguel, sendo cada tipologia analisada por publicações científicas distintas, como exemplo, a bibliografia anotada por Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), publicadas pelo *Lincoln Institute*.

Publicações científicas da bibliografia pesquisada apontam que a aplicação da tributação na propriedade urbana baseada, majoritariamente, no valor do terreno pode impactar positivamente na otimização do solo urbano. O que pode promover: o aumento da arrecadação pública por meio da aplicação de um imposto mais equitativo, o uso eficiente do solo urbano, a renovação predial, principalmente nas áreas centrais, e a contenção da expansão urbana ou suburbanização (CORD, 1970; LINDHOLM, 1972; POPP; SEBOLD, 1972; BAILS, 1974; PRENTICE, 1974; WELCH, 1976; POLLOCK; SHOUP, 1977; SMITH, 1978; LINDHOLM, 1979; NETZER, 1984; CORD, 1985; BRUECKNER, 1986; BOURASSA, 1990; GAFFNEY, 1992; GWARTNEY; TIDEMAN, 1996; OATES; SCHWAB, 1997; LEVY, 1997; BENTICK, 1997).

Outrossim, há outras publicações científicas da bibliografia anotada por Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), publicadas pelo *Lincoln Institute*, que advertem sobre os efeitos da aplicação da tributação baseada majoritariamente no valor do terreno, pois não alcançaria os resultados propagados de, principalmente, incentivar a economia local, induzir a renovação urbana contínua desonerando a melhoria e a manutenção da propriedade urbana, e onerando a

permanência de vazios urbanos ou a subutilização da propriedade (NEUNER et al., 1974; OWEN; THIRSK, 1974; STONE, 1974; STONE, 1975; WELCH, 1976; FELDSTEIN, 1977; DOUGLAS, 1978, MIESZKOWSKI, 1989; TIDEMAN, 1990; KOCHANOWSKI, 1991; BENTICK, 1996).

Em contrapartida, publicações científicas da mesma bibliografia demonstram que a tributação aplicada baseada no valor das edificações, seus diferentes tipos de uso e nas melhorias realizadas pelos seus proprietários, impulsiona a decadência das áreas centrais. Tal fato gera o aumento dos custos das novas construções, contribui para o envelhecimento das edificações e torna mais barato construir e morar nos subúrbios, promovendo a expansão urbana (SCHAAF, 1969; GAFFNEY, 1973; BRUECKNER, 2003).

Há, ainda, publicações científicas da referida bibliografia que estudam a aplicação do imposto denominado *duas alíquotas*, o qual é baseado tanto no valor do terreno quanto no valor das edificações. Esse imposto propõe-se a equilibrar as vantagens e desvantagens de cada tipologia de imposto sobre o valor dos imóveis, sua manutenção e seu uso (AGAPOS; DUNLAP, 1973; FOLLAIN, 1986; DIMASI, 1987; HARTZOK, 1997; ENGLAND; MIN, 2005). Contudo, para a continuidade da discussão e para o melhor entendimento da mesma, faz-se necessário esclarecer os conceitos empregados aos termos áreas centrais e subúrbio, mas para isso, primeiramente deve-se esclarecer as denominações relacionadas à dinâmica urbana, como urbanização e suburbanização.

Segundo Haase et al. (2012), o ponto de partida para a urbanização é a concentração quantitativa da população em uma região, dependente da produção industrial. Isto é seguido pela suburbanização como uma mudança de grandes seções da população urbana para a periferia da cidade próximo da área rural, ou seja, o espaço suburbano.

Neste estudo utiliza-se o conceito de Bates (2010) para área central como se referindo ao núcleo de uma área urbana, que costuma possuir moradores com renda pessoal baixa e variável, baixas taxas de participação na força de trabalho e altas taxas de desemprego, ou seja, grupos minoritários ou minorias sociais e econômicas para alguns países, a exemplo dos Estados Unidos. Além disso, essas áreas centrais padecem de um sofrimento econômico generalizado com a saída de ativos comerciais e financeiros, e carecem, também, de investimentos em habitação e infraestrutura pública. São lugares pouco atraentes para os empreendedores que procuram lugares para investimentos; são, portanto, lugares de alto risco para operação de negócios.

O artigo *Initiative for a Competitive Inner City* (ICIC), de Porter (1995, 1997), define a área central como setores censitários urbanos que têm taxas de pobreza de pelo menos 20% e

renda mediana não mais que metade da área estatística metropolitana “*metropolitan statistical area* (MSA)”, ou setores censitários urbanos que apresentam taxas de pobreza 50% mais altas que as MSA do entorno.

Mas, para além dos impactos dos valores da tributação, faz-se necessário aprofundar a análise de outros aspectos que influenciam no processo de decadência econômica dos centros das cidades, e durante as últimas décadas, autores promoveram estudos científicos abordando a temática.

Para Fusfeld (1970), as áreas centrais tornaram-se cada vez mais um centro de administração, finanças, recreação e alguns outros tipos de serviços. Exceto pelas fábricas mais eficientes ou mais atrasadas, apenas as indústrias de baixos salários, como a fabricação de roupas, permaneciam atraídas pelo trabalho excedente das ocupações subnormais superlotadas. Na maioria das vezes, empregos industriais com altos salários abandonaram as cidades.

O centro da cidade nas regiões metropolitanas dos Estados Unidos da América (EUA) não é um ambiente favorável para o desenvolvimento econômico da maioria das linhas de negócios. Os fracos mercados internos das áreas mais empobrecidas refletem o fato óbvio de que as pessoas pobres possuem um poder de compra mínimo. A oferta abundante de mão-de-obra barata é uma vantagem para certos tipos de empresas nestas áreas, mas os mercados e o capital são outros ingredientes do sucesso da empresa, e ambos são escassos. A falta de capital e os mercados internos fracos são os principais problemas enfrentados pelas empresas pertencentes a minorias raciais, mas, completam a lista de obstáculos: altas taxas de seguro, alta incidência de crimes econômicos, infraestrutura fraca, além de serviços públicos precários (BATES, 1989).

Haase et al. (2012) apontam que os processos de alteração de espaço mais significativos na Europa Central e Oriental desde o início dos anos 90 foram: comercialização das áreas centrais das cidades em conexão com a desestabilização da função residencial; suburbanização do comércio e residências de varejo; processos de construção esporádica e modernização social em partes do centro da cidade (gentrificação), combinada com a deterioração de outros bairros da cidade, bem como a diferenciação dos assentamentos dos conjuntos habitacionais do pós-Segunda Guerra Mundial.

Michael Porter (1995, 1997) destacou como o financiamento de programas urbanos tradicionais, baseados no assistencialismo e/ou subsídios públicos, não atingiram seus objetivos por caírem na armadilha da redistribuição de riquezas, ao invés de se destinarem a gerar empregos e riqueza por meio de negócios viáveis, autossuficientes e lucrativos.

Ainda segundo Porter (1995, 1997), uma base econômica sustentável pode ser criada no centro da cidade; mas, apenas como foi criada em outros lugares: por meio de iniciativas privadas e com fins lucrativos. E, ademais, por meio de investimentos baseados no interesse econômico e na genuína vantagem competitiva - não através de políticas e programas de redistribuição de riqueza, mas, na necessidade real, e na oportunidade real - que é criar riqueza. Para alcançar tal objetivo, o autor sugeriu a mudança de postura, o redirecionamento de ações e o compartilhamento de responsabilidades entre poder público, iniciativa privada e organizações comunitárias para transformar o ambiente de negócios do centro da cidade em favorável e sustentável.

Além das propostas de mudanças nos programas urbanos de revitalização econômica das áreas centrais, Porter (1995, 1997) apontou vantagens ou potenciais a serem explorados nessas áreas como: localização estratégica, demanda do mercado local, integração com os *clusters* regionais e recursos humanos; e desvantagens como: falta de segurança, infraestrutura deficitária, ausência de funcionários qualificados, bem como de habilidades de gestão, acesso ao capital, atitude, além de altos custos do solo urbano e edificação.

Apesar da existência de publicações científicas com diversidade de opiniões acerca das tipologias de tributação para captura de valor dos investimentos públicos em diferentes períodos da história, há, contudo, uma escassez de estudos que abordem a temática associada à otimização do uso do solo urbano que reduza a expansão urbana, incentive a revitalização das áreas centrais das cidades e promova a competitividade destas áreas, em consonância com as ideias de Porter (1995, 1997), cujo projeto de revitalização econômica das áreas centrais visava criar empregos e negócios sustentáveis para beneficiar os moradores e empreendedores destas áreas.

1.1 Problema de pesquisa e objetivo

A aplicação dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano pelos governos tem o intuito de: apreender a valorização dos imóveis urbanos decorrentes dos investimentos públicos; incentivar a economia local; otimizar o uso do solo urbano; e induzir a renovação urbana. Entretanto, dependendo da tipologia de imposto e de sua alíquota em relação ao valor de mercado do imóvel, essa tributação pode impactar nos custos das construções, manutenções e usos dos imóveis nas áreas centrais, onerando-lhes em relação aos preços dos imóveis nos subúrbios, e impulsionando a expansão urbana.

Diante desses fatos e possibilidades, o problema desta pesquisa consiste em identificar: as principais características das publicações científicas que abordam os métodos de tributação

e captura de valor do solo urbano; se há relação entre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano com a decadência das áreas centrais das cidades; em havendo a relação supracitada, identificar quais os tipos de tributação e captura de valor do solo urbano estão associados à decadência destas áreas.

O objetivo do presente estudo é realizar uma revisão sistemática da literatura, levantando-se as características da produção de artigos científicos sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e em especial, as relacionadas à decadência das áreas centrais das cidades, extraídos dos periódicos internacionais mais relevantes, no período compreendido entre 1968 e 2018.

2 REVISÃO DA LITERATURA

O interesse pelo estudo da temática da tributação do solo surge no século XIX, ao correspondê-lo ao valor do seu aluguel para uso público, conceito difundido pelo economista Henry George, em sua obra *Progress and Poverty* (1879), na qual o autor estabeleceu a teoria que os impostos sobre o valor do solo não apenas não restringem a produção, como a maioria dos outros impostos, mas tendem a aumentar a produção, ao destruir o aluguel especulativo.

Figura 1 – Linha do tempo da adoção dos métodos de captura de valor do solo



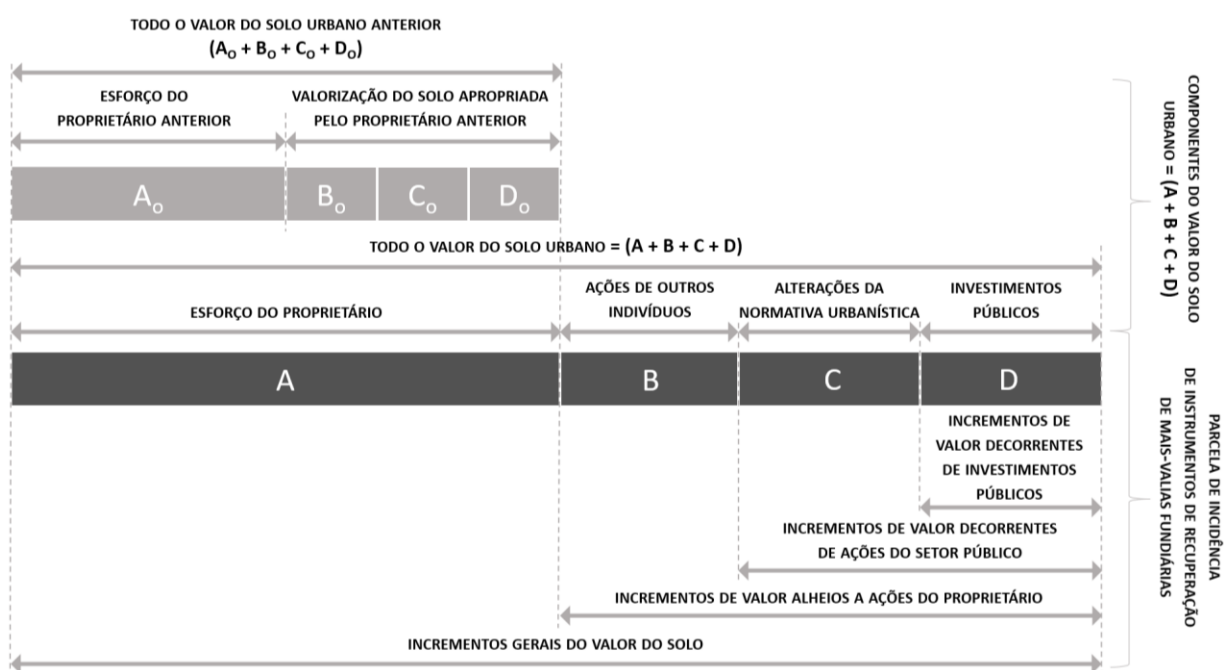
Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka (2013) e *National Academies of Sciences* (2016).

A partir de então, a literatura sobre a tributação do valor do solo e métodos de captura de valor tem sido ampliada. O levantamento bibliográfico anotado por Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), entre os anos de 1870 e 2013, publicadas pelo *Lincoln Institute*, traz uma

amostra da repercussão do teorema de Henry George, com seus seguidores e críticos, com exemplos de países onde a tributação do valor do solo urbano é aplicada, como demonstra a figura 1, que traz uma linha do tempo da adoção dos métodos de captura de valor do solo urbano.

A captura de valor do solo urbano, também denominada *recuperação de mais-valias fundiárias*, equivale à reintegração, em benefício da comunidade, dos incrementos nos valores do solo urbano decorrentes de ações e investimentos realizados, não por seus proprietários, mas por outros atores da dinâmica urbana e econômica da cidade, como os investimentos públicos, as legislações que regem parâmetros urbanísticos, parcelamento, uso e ocupação do solo, que impactam tanto na implantação de novas construções como na manutenção e surgimento de atividades econômicas.

Figura 2 – Componentes do valor do solo urbano e incidência de instrumentos de recuperação de mais-valias fundiárias.



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Furtado (2003).

Os componentes do valor do solo apontadas por Furtado (2003), e ilustrados na figura 2, podem ser classificados em:

- **A - Esforço do proprietário:** é o valor do solo no momento de sua aquisição, que corresponde à acumulação dos esforços dos proprietários anteriores, valorizações geradas pelas ações e investimentos do poder público e de outros indivíduos;
- **B - Ações de outros indivíduos:** essa parcela refere-se àqueles investimentos que alteram a qualidade do solo propriamente dito pela coletividade, como por exemplo,

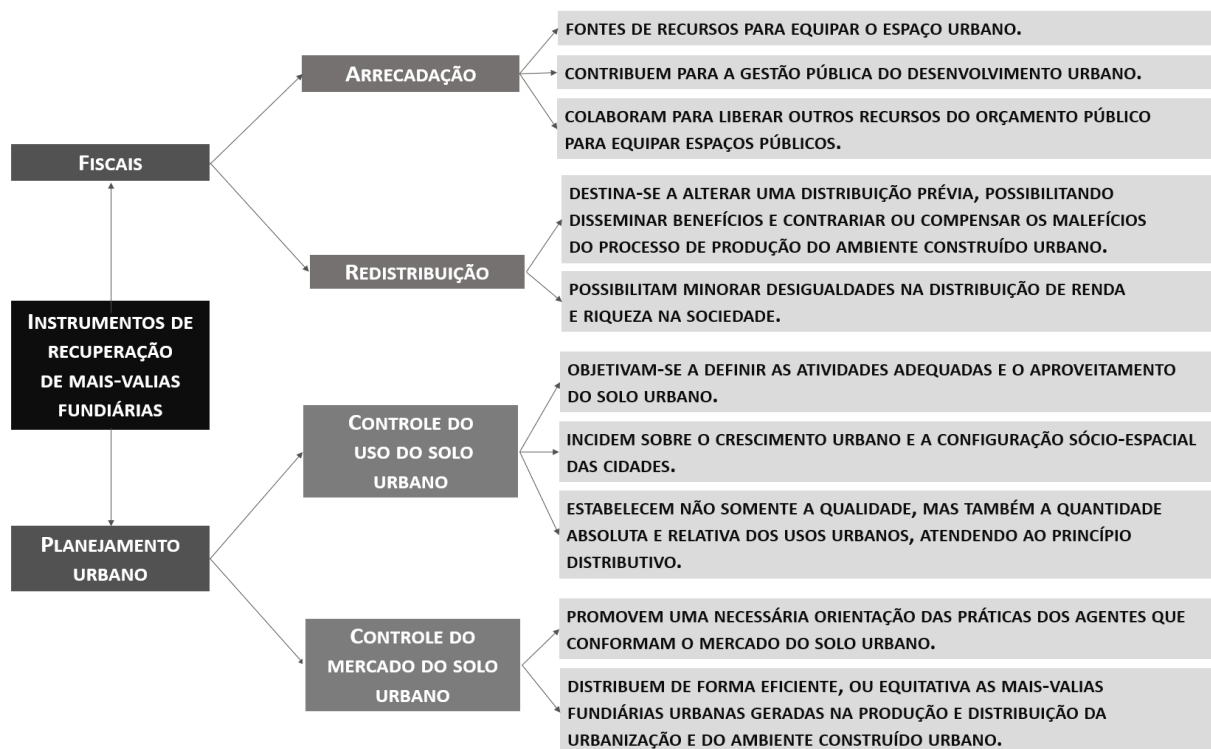
um aterro ou drenagem de uma área inundável, o embelezamento de um jardim privado, um novo tipo de *shopping center* ou um condomínio fechado;

- **C - Alterações da normativa urbanística:** mudanças nas legislações que regem parâmetros urbanísticos, parcelamento, uso e ocupação do solo, que possibilitam a utilização plena do solo urbano por meio da implantação de novas construções ou atividades econômicas;
- **D - Investimentos públicos:** investimentos em implantação, manutenção e ampliação da infraestrutura pública e serviços públicos.

Faz-se necessário esclarecer que as ações de outros indivíduos também podem incorrer na desvalorização do solo urbano, geradas tanto por transtornos sanitários ou por criminalidade provenientes do abandono e da falta de manutenção de imóveis, como também por problemas ambientais ocasionados por atividades econômicas poluentes.

A captura de valor do solo urbano, para sua consolidação, necessita da aplicação de instrumentos cuja classificação (fiscal ou de planejamentos urbano) e objetivos para uma política fundiária urbana estão expostos na figura 3 e na figura 4. É possível notar como encontram-se distribuídos os tipos de instrumentos e os seus respectivos objetivos, como delimitados por Furtado (1999).

Figura 3 – Objetivos dos instrumentos de captura de valor do solo urbano



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Furtado (1999).

Para o melhor entendimento destas ferramentas de estruturação e implantação da política

fundiária e de desenvolvimento urbano, o anexo B traz a definição destes tipos de instrumentos na presente classificação.

Figura 4 – Instrumentos de captura de valor do solo urbano distribuídos nos objetivos estabelecidos por Furtado (1999)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Furtado (1999).

Na América Latina, e em especial no Brasil, o uso dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano tem sido ampliado com base nas experiências históricas exitosas em vários países, como demonstra a figura 1. Quanto à aplicabilidade dos instrumentos de captura de valor do solo urbano utilizados na América Latina, encontra-se resumida no quadro 1. Observa-se, através desse quadro, que as realidades vividas em cada país e cidades associadas às imposições legais da legislação tributária e de desenvolvimento urbano local impelem os governos locais à criação ou ajustes dos instrumentos existentes em outros países para obterem condições e sucesso na utilização dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, exemplificados na figura 5.

Quadro 1– Instrumentos disponíveis para recuperação de mais-valias do solo urbano

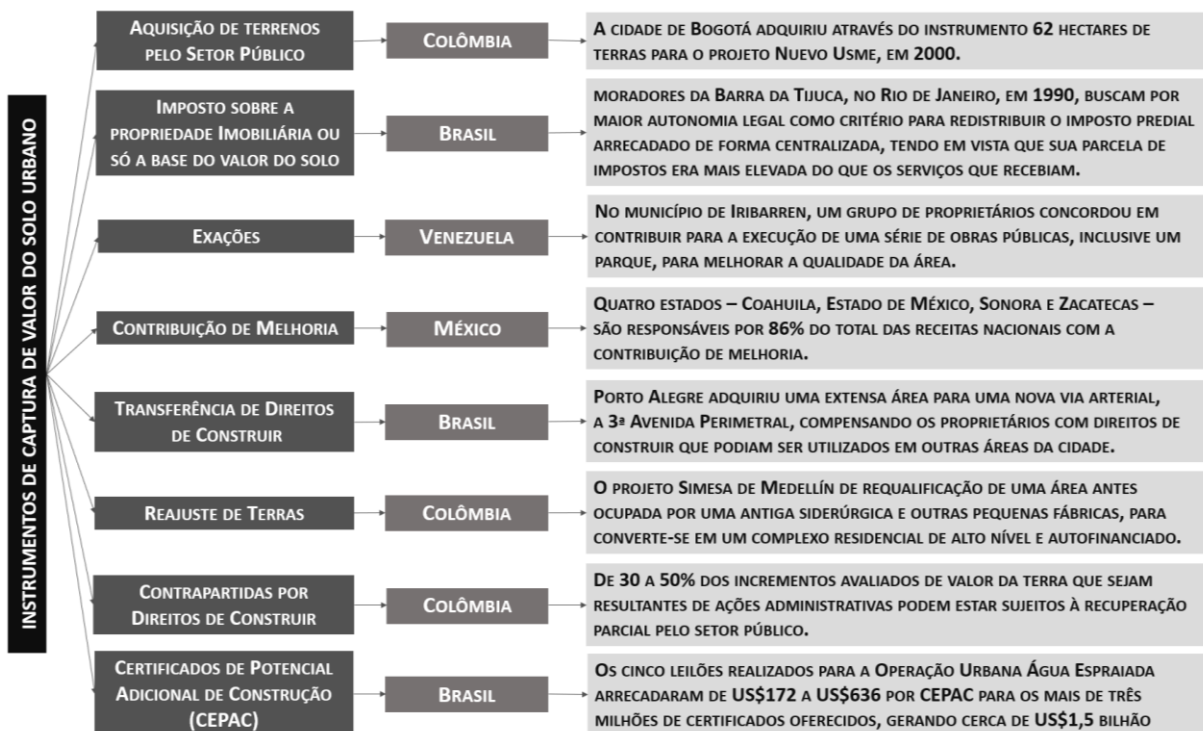
Instrumento	Incidência	Contexto	Processo de recuperação de mais-valias	Vantagens	Cuidados	Pré-condições
Aquisição de terrenos pelo Setor Público	ESC	Terrenos necessários para projetos públicos, tais como habitação popular	Captura de mudanças no valor do solo comparado ao de seu uso original	Investimentos públicos feitos antes do projeto	Decisões arbitrárias de juízes não preparados	Credenciar empresas de serviço público para participar do processo
Imposto sobre a propriedade Imobiliária ou só a base do valor do solo	EMC	Propriedades que se beneficiam de melhorias em toda a cidade	Alíquota imposta sobre o componente de valor do solo	Universalidade e regularidade	Componente solo versus edificação no valor da propriedade	Atualização contínua de mapas de valores e cadastros

Instrumento	Incidência	Contexto	Processo de recuperação de mais-valias	Vantagens	Cuidados	Pré-condições
Exações	NSV	Concessões públicas em novas incorporações	Compensação monetária ou em espécie	Flexibilidade permite considerar eventos imprevistos	Manipulação ou influência de agentes envolvidos	Estimativas dos lucros privados e impactos públicos
Contribuição de Melhoria	EMC	Provisão de obras públicas locais	Recuperar ou compartilhar custos	Os beneficiários contribuem para o projeto	Avaliação correta dos potenciais benefícios	Capacidade dos beneficiários de participar e de pagar
Transferência de Direitos de Construir	ESC	Interesse público em propriedades específicas	Compensação por meio de dotação de direitos em outras propriedades	Direitos de construir usados como moeda para financiar projetos públicos	Taxas de conversão corretas para os direitos de construir	Disponibilidade de direitos de construir na área transferida
Reajuste de Terras	NMV	Urbanização de área nova ou reconfiguração de lotes existentes	Venda de participações nos terrenos reconfigurados	Financiamento de nova infraestrutura urbana	Obstrução por parte de proprietários de terrenos	Poder para negociar com os participantes afetados
Contrapartidas por Direitos de Construir	NSC	Licença para um único edifício	Técnicas de avaliação de terrenos	Compensação ao setor público pela infraestrutura existente	Alegação de direitos adquiridos	Monitoramento de terrenos e sistemas de cadastro
Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC)	NMC	Novos projetos de desenvolvimento de grande impacto urbano	Leilão público	Transparência e exatidão nas transações e avaliações	Volatilidade do mercado; gentrificação	Credibilidade pública e capacidade de gestão financeira

Fonte: Smolka (2013).

Legenda da coluna Incidência: Primeira letra: E – Melhoria de usos do solo existentes; N – Promoção de novos usos do solo. Segunda letra: S – Projeto ou propriedade única; M – Múltiplos projetos ou propriedades. Terceira letra: V – Voluntário ou negociado; C – Compulsório.

Figura 5 – Exemplos da aplicação dos instrumentos de captura de valor do solo urbano em países da América Latina



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka (2013).

Os instrumentos da política fundiária e de desenvolvimento urbano abordados constituem-se numa importante fonte de recursos, com potencial de ampliação (como demonstra-se no anexo A) para subsidiar a implantação, a manutenção e a ampliação de infraestruturas urbanas, que valorizam o solo urbano, proporcionam condições para a intensificação do seu uso economicamente, gerando riqueza, que anteriormente, em parte, era apropriada pelos proprietários dos imóveis próximos às transformações infraestruturais proporcionadas pelos investimentos públicos.

O imposto sobre a propriedade provavelmente continuará a ser uma importante fonte de receita do governo local nos Estados Unidos, apesar da percepção pública de que é inerentemente injusto e pela pressão política para eliminar seu uso (PAYTON, 2012).

Entretanto, as cidades possuem na atualidade o desafio de diversificar o emprego das tipologias de impostos, principalmente o imposto sobre a propriedade como fonte de recursos. A crise imobiliária e a Grande Recessão de 2008 colocaram uma enorme pressão fiscal nos centros das cidades dos Estados Unidos. Os cortes na assistência fiscal do governo estadual aos governos locais, além da redução das bases do imposto sobre a propriedade, estão desafiando a capacidade dos governos locais de continuar seus níveis atuais de serviços públicos (CHERNICK; LANGLEY; RESCHOVSKY, 2011).

A literatura empírica mostra claramente que as rendas dos recursos são derivadas do poder de mercado e não da escassez de recursos. A resposta mais eficiente às rendas dos recursos é, portanto, uma combinação de políticas ambientais e de concorrência. O aluguel da terra é um exemplo clássico que se presta à tributação do aluguel (SCHWERHOFF; EDENHOFER; FLEURBAEY, 2020).

Outro exemplo de solução para promover a arrecadação de recursos para a manutenção da qualidade dos serviços públicos prestados é a implantação de um sistema descentralizado de governança metropolitana com jurisdições sobrepostas, como o subdistrito de Baltimore. A criação de *Community Benefits Districts* (CBDs) pode da mesma forma alcançar benefícios de entrega de serviços eficientes para residentes e empresas no centro das cidades, ao mesmo tempo que inclui equidade e viabilidade política na prestação de serviços como critérios de avaliação adicionais (BAER; IHRKE, 2004).

Mas, para além de impactos socioeconômicos, os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano repercutem na política urbana, quando sua aplicação se propõe a impulsionar a revitalização econômica dos centros das cidades e a mitigar os custos da expansão urbana. Contudo, para superar esse desafio, faz-se necessário um ambiente de negócios favorável e sustentável, e que promova a competitividade das áreas centrais.

Porter (1995), em sua teoria sobre a competitividade das áreas centrais, propôs a mudança de papel e responsabilidades dos setores, onde:

- Iniciativa privada: cria e expande atividades de negócios nas áreas centrais; estabelece relações de negócios com as empresas das áreas centrais; redireciona a filantropia corporativa dos serviços sociais para os esforços de empresa para empresa; adota o modelo certo para investimentos de capital;
- Governos: direciona recursos para as áreas de maior necessidade econômica; aumenta o valor econômico do centro da cidade como local de negócios; oferece programas e serviços de desenvolvimento econômico através de instituições tradicionais do setor privado; alinha os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico;
- Organizações comunitárias: identificam e desenvolvem os pontos fortes da comunidade; trabalham para mudar a força de trabalho e as atitudes da comunidade; criam sistemas de facilidade e referência para trabalho; facilitam a melhoria e o desenvolvimento do comércio local.

Ainda segundo Porter (1997), as vantagens competitivas genuínas das áreas centrais se dividem em quatro: localização estratégica, integração com *clusters* regionais, demanda local não atendida e recursos humanos. Como locais de negócios, os centros das cidades sofrem muitas desvantagens: a discriminação contra os moradores e empresários, os altos impostos e custos de serviços públicos, a dificuldade em encontrar seguro acessível, o crime, a infraestrutura de logística mal conservada, onerosos requisitos de licenciamento e regulamentações, a poluição ambiental e um fraco sistema de educação e formação.

Henderson et al. (2007) ao estudarem o papel do governo local na regeneração urbana na Inglaterra, concluíram que a regeneração "realmente ocorrida" funde prioridades e preferências para estabelecer novos empregos e atrair proprietários de classe média para impulsionar e garantir o interesse do desenvolvedor ou investidor, diante do processo de desindustrialização e suburbanização, do governo para os cidadãos e dos cidadãos para o governo, bem como dependências de caminho, ou seja, obrigações geradas por políticas públicas criadas por decisões anteriores e relações locais.

Já Collis et al. (2010) pesquisaram o *Creative Suburbia*, desenvolvido para investigar: se, como, e até que ponto as indústrias criativas estão ativas nas áreas suburbanas australianas, revelando até que ponto os trabalhadores das indústrias criativas nas áreas suburbanas trabalham em locais multilocacionais, isto é, em mais de um local ou independem de local específico, e a importância que atribuem ao local como um local afastado das distrações e da

ocupação da vida dos centros urbanos.

Em 2012, Haase et al. (2012) ao estudarem as implicações de curto e médio prazo dos processos de reurbanização para o desenvolvimento urbano das cidades do leste da Alemanha, esclareceram que os processos de reurbanização e retorno de moradores às áreas centrais desempenham um papel positivo, mas têm significado variado para o contexto espacial e em referência às condições gerais da estrutura da cidade.

Para Rogers et al. (2001), Porter (1995) conjectura que o problema está no envolvimento e intervenção excessivos do governo. Ele afirma que a solução é fornecer um ambiente favorável para a empresa privada acessar as vantagens competitivas da cidade, por exemplo, locais estratégicos e demanda do mercado local inexplorada. Essa hipótese foi fortemente contestada por Bates (1997), com base no fato de que a abordagem não trata das causas profundas da pobreza no centro da cidade, nem reconhece a necessidade específica de aumento da propriedade das minorias sociais e econômicas.

Nessa linha de raciocínio, para Butler (1995), cada uma das vantagens do centro da cidade discutidas por Porter (1995a) precisa ser recriada em benefício das pessoas que lá vivem. Quando isso é feito, pode-se ver que as pessoas do centro da cidade, e as pessoas que optam por se mudarem para lá, podem desenvolver um futuro econômico muito brilhante. Mas, para que isso aconteça, a educação das áreas centrais também deve ser redesenhada.

O estudo de Hill e Brennan (2005) alerta que transferências de recursos estaduais e federais, empresas de desenvolvimento comunitário e doações de caridade não podem substituir governos locais fracassados e economias decadentes.

Ao analisarem cerca de 6.000 empresas jovens que estavam em operação no ano de 1996, nos Estados Unidos, Bates e Robb (2007) em suas descobertas empíricas não apoiam a afirmação de Michael Porter de que os bairros urbanos das áreas centrais oferecem oportunidades atraentes para empresas voltadas para o lar, como empresas de varejo e de serviço ao consumidor.

Segundo Bates (2010), Porter (1995, 1997) afirmou que as famílias do centro da cidade que procuravam comprar produtos de consumo eram mal atendidas pelas empresas locais. No entanto, outros pesquisadores não acharam esse o caso e os novos empreendimentos comerciais que atendem a esse mercado tiveram baixos lucros e baixas taxas de sobrevivência ao longo do tempo. Ainda para Bates (2010), a tese defendida por Porter (1995, 1997), de que as empresas que exploram as vantagens competitivas oferecidas pela localidade nas áreas centrais propiciam oportunidades empolgantes para fundos de investimento em ações não é suportada pelos resultados do ICV Capital Partner.

Para Sawicki e Moody (1996), Porter (1995,1997) escolheu uma estratégia de negócios baseada na localização que foca no local e em seus problemas, e não nas pessoas que lá perseveraram.

Ao se estudar a necessidade de intervenção governamental na área central, Fainstein e Gray (1995) apontaram que para se criar as condições para a aglomeração de indústrias, o investimento público pode reduzir os custos de saneamento e segurança, os dois maiores problemas para a operação no centro da cidade. O nível de atividade governamental normalmente terá que ser consideravelmente mais alto do que o indicado por Porter (1995a).

Na pesquisa sobre os resultados das empresas minoritárias, conduzida pelo Centro Conjunto de Estudos Políticos e Econômicos, realizada por Simms e Allen (1995), os resultados demonstraram que as empresas suburbanas eram mais propensas a se concentrar fortemente nos mercados nacionais do que suas contrapartes nas áreas centrais das cidades. Portanto, pode-se dizer que as empresas suburbanas são um pouco mais orientadas para a "exportação", contrapondo duas das vantagens competitivas dos centros das cidades apontadas por Porter (1997): localização estratégica e integração com *clusters* regionais.

Observa-se na revisão bibliográfica exposta, posicionamentos dos estudiosos ora convergentes, ora divergentes, acerca da teoria de Porter (1995, 1997) sobre as vantagens competitivas das áreas centrais, que intuía promover a revitalização econômica, e criar empregos e negócios sustentáveis para beneficiar os moradores e empreendedores destas áreas.

Entretanto, verifica-se quase uma unanimidade dos estudos científicos acerca da problemática da decadência das áreas centrais, que urge pela concretização de soluções, principalmente nas políticas públicas conduzidas pelos governos. Dentre elas, destacam-se os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano que podem impactar nos custos das construções, manutenções e usos dos imóveis nas áreas centrais, tornando-os menos competitivos em relação aos imóveis suburbanos, estimulando a expansão urbana.

Tal circunstância é, no mínimo, curiosa, pois não se trata de uma discussão nova, pelo contrário, perdura por décadas. Esse fato é constatado na bibliografia acima citada, como também na anotada por Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), publicadas pelo *Lincoln Institute*, sendo uma das razões que impulsionam a realização do presente estudo.

3 METODOLOGIA

A literatura sobre a temática dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano mantém-se em constante expansão, contudo é inevitável associar o tema ao declínio das áreas centrais. Para analisar a evolução da literatura sobre o tema e identificar as suas principais

correlações, fez-se necessário realizar uma busca sistemática da literatura (GROTE; DYE, 2007; CHAPMAN, 2015), que se limita aos anos compreendidos entre 1870 e 2013, sendo ampliada e complementada pela produção literária constante nos periódicos internacionais mais relevantes. O valor intelectual da produção científica da literatura utilizada na elaboração deste trabalho foi assegurada pela classificação A1, A2 e B1 da Qualis (Capes), entre os anos de 1968 e 2018.

A metodologia baseia-se nas recomendações da literatura metodológica para garantir que seja sistemático, transparente e, portanto, replicável (LIÑÁN; FAYOLLE, 2015; MASCENA et al., 2013). Utiliza-se como referência para embasar a revisão sistemática da literatura, e estabelecer os dados e serem coletados, o artigo científico elaborado por Liñán e Fayolle (2015), *A systematic literature review on entrepreneurial intentions: citation, thematic analyses, and research agenda*.

Somente artigos de periódicos científicos foram incluídos nesta pesquisa, pois são considerados como conhecimento validado e que direciona o capital intelectual (PODSAKOFF et al., 2005). Dessa forma, foram excluídos livros, capítulos de livros e documentos de conferência.

A pesquisa desenvolvida constitui-se numa revisão sistemática da literatura, pois visa ser abrangente em sua cobertura, principalmente ao atender à qualificação e à definição preceituadas por Dekker et al. (2019), ao prestar muita atenção à qualidade das evidências incluídas e ao tomar uma abordagem clara e sistemática para a síntese dos dados.

Foram levantadas as características da produção científica sobre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e, em especial, as aplicadas à relação com o declínio das áreas centrais, por meio das publicações científicas existentes cujos procedimentos para coleta de dados e as etapas da análise dos dados são abordados no quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Procedimentos para Coleta de Dados, Análise Descritiva, Análise das Abordagens e Modelos Teóricos.

Coleta de dados	Análises descritivas dos artigos e modelos teóricos	Análise das abordagens temáticas
<p>Realizou-se a busca bibliográfica selecionando-se a produção relevante sobre o tema internacionalmente, e adotando-se as premissas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Somente artigos de periódicos científicos compõem a base de dados desta pesquisa; • Ter como fonte: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Bibliografia anotada sobre métodos de tributação e captura 	<p>Utilizou-se a análise categorial dos artigos selecionados. Foram classificados de acordo com as seguintes categorias:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revista; • Ano; • Autores; • Tema; • Fundamentação teórica; • Método; • Objeto de estudo e referências 	<ul style="list-style-type: none"> • Categorizou-se os estudos que desenvolveram uma revisão de literatura ampla, com diversos autores e abordagens; • Selecionou-se os modelos sobre aspectos que influenciam no: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Imposto do Valor do Solo; ◦ Reforma do Imposto Sobre a Propriedade; ◦ Captura de Valor do Solo; ◦ Expansão Urbana;

Coleta de dados	Análises descritivas dos artigos e modelos teóricos	Análise das abordagens temáticas
<p>de valor do solo urbano, publicada pelo <i>Lincoln Institute</i>, no período de 1968 a 2013;</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Produção científica sobre o tema, no período de 1968 a 2018. • Periódico Científico ser classificado como A1, A2 ou B1, pela Qualis-Capes. 	<p>citadas;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abordagem metodológica: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Empírica; ◦ Teórico-empírica; e ◦ Teórica. • Classificação do Periódico: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Qualis-Capes; ◦ <i>H Index Scopus</i>; ◦ <i>InCites Journal Citation Reports (JCR)</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Políticas de serviços públicos e planejamento do uso do solo.

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Liñán e Fayolle (2015) e Mascena et al. (2013).

A limitação do método consiste na restrição de disponibilidade e de acessibilidade dos artigos publicados sobre o tema, entre os anos de 1968 e 2018, nas bases de dados dos acervos bibliográficos pesquisados. Contextualiza-se o presente artigo numa pesquisa teórico-empírica, quali-quantitativa e exploratória.

4 ANÁLISE DOS DADOS

Inicialmente, foi realizada a pesquisa na base de dados da *Scopus*, dos artigos constantes no levantamento bibliográfico anotado por Grote e Dye (2007) e Chapman (2015), publicado pelo *Lincoln Institute*, entre os anos de 1968 e 2013, composto de 850 publicações, das quais foram selecionadas apenas os artigos científicos, remanescendo apenas 330. Para complementar a seleção de arquivos, foram realizadas pesquisas nas bases existentes no Periódicos CAPES pelos termos “captura de valor”, “impostos do solo”, “impostos da propriedade”, “financiamento de infraestrutura”, entre os anos 1968 e 2018. A busca resultou em 107 artigos encontrados nas bases disponíveis para pesquisa, os quais atenderam aos critérios de valor intelectual da produção científica. Dentre esses, 63 artigos científicos são provenientes do levantamento bibliográfico publicado pelo *Lincoln Institute*.

4.1 Etapa I - Análise Descritiva dos Artigos

A tabela 1 apresenta o quantitativo dos 107 artigos analisados e que compõem a amostra estudada, distribuídos e agrupados por grupo de 10 anos, estratificados pela classificação Qualis-Capes do periódico.

Verificou-se que os períodos de mais ocorrência de publicações correspondem às décadas 5, 1 e 4, correspondendo a 69% do volume de publicações. Quanto à qualificação, 49% correspondem à qualificação B1, enquanto A1 e A2, equivalem juntos a 51%. Percebeu-se que nos últimos 5 anos houve um crescimento em número de publicações de alta qualificação.

Tabela 1 – Qualificação dos periódicos – Qualis-Capes

Estrato	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
A1	2	2	4	5	28	41
A2	3	6	2	2	1	14
B1	18	9	10	15	-	52
Total	23	17	16	22	29	107

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018.

Complementando a estratificação dos periódicos por sua classificação, a tabela 2 trouxe os artigos agrupados por períodos de 10 anos, distribuídos, todavia, pelo periódico ao qual a publicação pertence e suas qualificações da *H Index Scopus*, *InCites Journal Citation Reports (JCR)* e Qualis-Capes. Percebeu-se que os periódicos de onde foram extraídos a maior quantidade de artigos científicos e seus respectivos percentuais da amostra de 107 artigos, foram: *American Journal of Economics and Sociology*, 36%; *Transport Policy*, 10%; *Land Economics*, 9%; *National Tax Journal*, 9%; e *Journal of Transport Geography*, 7%.

Tabela 2 – Qualificação dos periódicos – *H Index Scopus* – *InCites Journal Citation Reports (JCR)* – Qualis Capes.

Periódico	HIS	JCR	QC	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
<i>American Journal of Economics and Sociology</i>	37	0,455	B1	11	7	7	14	-	39
<i>Transport Policy</i>	88	3,19	A1	-	-	1	-	10	11
<i>Land Economics</i>	82	1,64	B1	5	2	3	-	-	10
<i>National Tax Journal</i>	55	0,806	A2	3	5	1	1	-	10
<i>Journal of Transport Geography</i>	95	3,56	A1	-	-	-	-	8	8
<i>Urban Studies</i>	138	3,272	A1	-	-	1	3	1	5
<i>Transportation Research Part A- Policy and Practice</i>	120	3,693	A2	-	-	1	-	3	4
<i>Journal of Political Economy</i>	179	6,342	A1	1	2	-	-	-	3
<i>Landscape and Urban Planning</i>	149	5,144	A1	-	-	-	-	2	2
<i>Southern Economic Journal</i>	55	0,828	B1	2	-	-	-	-	2
<i>Transportation Research Part D- Transport and Environment</i>	89	4,051	A2	-	-	-	1	1	2
<i>American Economic Review</i>	277	4,097	A1	-	-	1	-	-	1
<i>Cities</i>	81	3,853	A1	-	-	-	-	1	1
<i>Habitat International</i>	69	3,846	A1	-	-	-	-	1	1

Periódico	HIS	JCR	QC	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
<i>International Journal of Urban and Regional Research</i>	105	-	A2	-	1	-	-	-	1
<i>International Tax and Public Finance</i>	46	0,824	A1	-	-	-	1	-	1
<i>Journal of Economic Literature</i>	153	5,41	A1	-	-	1	-	-	1
<i>Journal of Economic Perspectives</i>	185	6,451	A1	-	-	-	1	-	1
<i>Journal of Environmental Management</i>	161	4,865	A1	-	-	-	-	1	1
<i>Journal of Public Economics</i>	134	1,773	A1	1	-	-	-	-	1
<i>Journal of Urban Economics</i>	102	2,447	B1	-	-	-	1	-	1
<i>Transportation</i>	79	3,457	A2	-	-	-	-	1	1
Total				23	17	16	22	29	107

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018; *HIS*: *H Index Scopus*; *JCR*: *InCites Journal Citation Reports*; *QC*: *Qualis-Capes*.

Ainda na tabela 2, pode-se verificar que 36% da amostra dos 107 artigos pertencentes ao periódico *American Journal of Economics and Sociology* perfizeram a pontuação de 37 no *H Index Scopus* e 0,455 no *InCites Journal Citation Reports (JCR)*.

Os demais periódicos mais recorrentes da amostra de 107 artigos distribuíram-se nas seguintes pontuações: 10% do *Transport Policy*, 88 no *H Index Scopus* e 3,19 no *InCites Journal Citation Reports (JCR)*; 9% do *Land Economics*, 82 no *H Index Scopus* e 1,64 no *InCites Journal Citation Reports (JCR)*; 9% do *National Tax Journal*, 55 no *H Index Scopus* e 0,806 no *InCites Journal Citation Reports (JCR)*; e 7% do *Journal of Transport Geography*, 95 no *H Index Scopus* e 3,56 no *InCites Journal Citation Reports (JCR)*.

Tabela 3 – Abordagem metodológica

Abordagem Metodológica	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
Empírica	6	3	-	2	19	30
Teórica	14	11	12	16	1	54
Teórico-empírica	3	3	4	4	9	23
Total	23	17	16	22	29	107

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018.

A abordagem metodológica apresentada na tabela 3 expõe a classificação das pesquisas que, na amostra, correspondem a 50% dos artigos que empregaram a metodologia teórica, seguidas de 28% classificadas como empíricas e 21% como teórico-empíricas. Verificou-se na

amostra estudada o crescimento de estudos empíricos e teórico-empíricos na década 5 (2008-2018), tendo como predomínio os estudos empíricos.

A tabela 4 demonstra que no presente estudo adotou-se as técnicas de pesquisa: qualitativa, quantitativa e quali-quantitativa. Na amostra estudada, 40% dos artigos utilizaram a técnica quali-quantitativa, 32% utilizaram a qualitativa e 28% utilizaram a quantitativa. Na amostra estudada percebeu-se o crescimento de estudos quali-quantitativos também na década 5 (2008-2018), que associados ao crescimento das pesquisas empíricas e teórico-empíricas, no mesmo período, apresentados na tabela 3, demonstram um esforço dos pesquisadores em ratificar as teorias, pondo-as em prática e confrontando-as com a realidade.

Tabela 4 – Técnica de pesquisa

Técnica de pesquisa	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
Quali-quantitativa	4	-	6	8	25	43
Qualitativo	8	5	8	11	2	34
Quantitativo	11	12	2	3	2	30
Total	23	17	16	22	29	107

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018.

A tabela 5 apresenta os métodos de pesquisa adotados. Os métodos de pesquisa empregados abrangeram a fonte de coleta de dados, o nível e o delineamento da pesquisa. O nível de pesquisa mais empregado correspondeu à explicativa/causal, com 60,7%. Quanto à fonte de coleta de dados, as formas documental e bibliográfica se destacaram em proporções semelhantes, perfazendo 48,6% e 43,9%, respectivamente.

Tabela 5 – Métodos de pesquisa adotados

Classificação		Qtde	%
Nível de pesquisa	Explicativa/Causal	65	60,7
	Descritiva	30	28,0
	Exploratória	12	11,2
Fonte de coleta de dados	Documental	52	48,6
	Bibliográfica	47	43,9
	Entrevista	4	3,7
	Observação	2	1,9
	Questionário	2	1,9
Delineamento de pesquisa	Pesquisa documental	56	52,3
	Estudo de caso	40	37,4
	Survey	10	9,3
	Ex-post-facto	1	0,9

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

No delineamento da pesquisa, prevaleceu a pesquisa documental com 52,3%, seguida do estudo de caso, com 37,4%. Vale ressaltar que dentre as pesquisas documentais, seja na fonte de dados ou no delineamento da pesquisa, houve a prevalência do uso de dados

provenientes dos censos e informações disponibilizadas pelos governos locais.

4.2 Etapa II - Análise das Abordagens Teóricas

A análise da abordagem teórica teve como ponto de partida a análise das citações presentes nos artigos. Todos os 107 artigos foram analisados independentemente e de acordo com o teórico que fundamentou as ideias defendidas, em cada artigo. Em alguns artigos, foi constatada a influência de mais de um teórico, sendo cada um contabilizado separadamente. O recorte dos teóricos mais citados está disposto na tabela 6.

Tabela 6 – Recorte dos teóricos mais citados

Teórico	Frequência	Teórico	Frequência
George, H.	28	Hall, P.	1
Netzer, D.	22	Harberger, A. C.	1
Gaffney, M.	7	Hayek, F. A.	1
Ricardo, R.	7	Heilbrun, J.	1
Cervero, R.	6	Hillyard, P. e Tombs, S.	1
Alonso, W.	5	Howe, J. e Richards, P.	1
Bentick, B.	4	Jenkin, F.	1
Becker, A. P.	3	Johnston-Anumonwo, I.	1
Bertolini, L.	3	Lazzarato, M.	1
Calthorpe, P.	3	Lindholm, R. W.	1
Bernick, M., Cervero, R.	2	Marshall, A.	1
Bosshard, A.	2	Mathur, S. e Ferrell, C.	1
Cervero, R. e Duncan, M.	2	May, A. D.	1
Feldstein, M.	2	Mill, J. S.	1
Smith, A.	2	Mills, D.	1
Tiebout, C.	2	Mohring, H.	1
Benenson, I.	1	Muth, R. F.	1
Brueckner, J. K.	1	Netzer, R.	1
Brueckner, J. K. e Kim, H	1	Papa, E. e Bertolini, L.	1
Bullen, P. e Onyx, J.	1	Pasha, H. A.	1
Burchfield et al.	1	Roche, M.	1
Calvo et al.	1	Rybeck, W.	1
Castillo, H.	1	Schaaf, A. H.	1
Cervero, R. e Kockelman, K.	1	Schmitt, L. M.	1
Cooley, C.	1	Sivitanidou, R.	1
Cordera, R. et al.	1	Smith, T.	1
Dimitriou, H. T.	1	Stocker, F. D.	1
Fairchild, F. R.	1	Sullivan, A. M.	1
Gludemans, R. J.	1	Tang, S., Lo, H.	1
Goldberg, D. E. e Deb, K.	1	Tideman, N.	1
Gordon et al.	1	Vickrey, W. S.	1
Grosskopf, I. e Johnson, M.	1	Zhang, M.	1
Gvosskopl, S.	1	-	-

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Dentre os teóricos mais citados destacaram-se Henry George e Dick Netzer, proeminentes autores da temática da tributação do solo, dos Séculos XIX e XX, respectivamente. Os dois autores defenderam ideias e abordagens distintas acerca dos aspectos

da aplicação de tributação, como demonstra o quadro 3, entretanto, era consenso entre ambos que a aplicação da tributação do solo deveria ser um instrumento de compartilhamento de responsabilidades entre os cidadãos e o estado no objetivo comum de gerar riqueza e proporcionar o bem coletivo.

Quadro 3 – Abordagens dos teóricos mais citados

Abordagem	Henry George	Dick Netzer
Imposto sobre a Renda e/ou Consumo	A filosofia de George, embora conservadora em relação aos mercados abertos, às trocas livres e às liberdades individuais, critica radicalmente as instituições humanas de modo a colocá-las em conformidade com a lei natural. Por exemplo, estatutos de tributação moralmente injustificáveis, como impostos de renda e impostos de consumo, geralmente devem ser abolidos e substituídos por estatutos que dependem da tributação do valor da terra para as operações do estado (PEDDLE, 2012).	A determinação da incidência do imposto sobre benfeitorias é mais difícil. Na abordagem simples, conclui-se que no longo prazo o imposto é adiado porque desestimula o investimento e, portanto, reduz a oferta (SAUSE, 1970).
Imposto sobre o Valor do Solo	George, na verdade, discutiu o problema em um cenário macroeconômico de dois fatores, com "terra" representando todos os aspectos do ambiente físico e "trabalho" para todas as formas de esforço humano dedicado à produção. Em vez de restringir a criação de renda à produção primária, como Ricardo havia feito, George trabalhou com um conceito agregativo de produção como um todo, argumentando que toda produção baseia-se, em certa medida, em aspectos apropriados do ambiente físico (WHITAKER, 2001).	Netzer estima que um imposto sobre o valor da localização sozinho não produziria receita suficiente para substituir o imposto atual sobre bens imóveis. Consequentemente, algum imposto sobre melhorias seria necessário e a alternativa prática não é a simples tributação do valor do local, mas alguma versão do imposto gradativo, como é encontrado em Pittsburgh e Scranton. Um problema de equidade surge, é claro, sempre que um imposto é deslocado para uma base diferente (SAUSE, 1970).
Imposto sobre o Incremento do Valor do Solo	Quando George tentou descrever como a renda estava sendo distribuída entre os fatores de produção, ou seja, terra, trabalho e capital (nomeados nesta ordem), George estava lidando com um modelo de equilíbrio que não poderia ser mais clássico. No entanto, neste modelo pode-se até distinguir um nível macro e um nível micro. George sugeriu que os fatores de produção e a receita que deles auferem devem ser definidos de maneira consistente. A distinção deve ser baseada no raciocínio lógico, e a atribuição de renda aos fatores de produção deve ser possível sem deixar descanso. Sua equação macroeconômica básica é a seguinte: produzir = aluguel + salários + juros. Produto é a renda nacional menos a depreciação. O aluguel é a receita líquida da terra. Os salários são a soma de todos os rendimentos do trabalho, incluindo os salários dos empresários. Os juros são o preço pelo uso do capital. De acordo com George, o aluguel líquido da terra é uma parte imprópria da receita, e a implicação dessa suposição é revelada quando a equação é reescrita como: Produto - Aluguel = Salários + Juros (BACKHAUS; KRABBE, 1988).	Um imposto sobre incrementos no valor da terra evita o problema de patrimônio, especialmente se o imposto for cobrado no momento da transferência. Além disso, existe um argumento particularmente forte para esta taxa se o acréscimo de valor ocorrer devido a benfeitorias públicas, caso em que uma avaliação especial pode ser vista como uma aplicação do princípio. O imposto recebe notas baixas de adequação, mas isso não deve impedir o seu uso onde apropriado (SAUSE, 1970).

Abordagem	Henry George	Dick Netzer
Imposto Sobre a Propriedade ou Capital	<p>A administração de seu esquema é um ponto que George abordou longamente. Ele estava profundamente preocupado em não criar uma nova burocracia que se encarregasse de supervisionar o uso do solo. Em vez disso, o esquema usa essencialmente as avaliações que são rotineiramente realizadas para fins de imposto sobre a propriedade e determina os impostos devidos - ou seja, o aluguel da própria propriedade, desconsiderando as melhorias - com base nesses registros de avaliação. Se, em vez de melhorias, as deficiências tivessem que ser avaliadas, o processo funcionaria de forma bastante semelhante (BACKHAUS; KRABBE, 1988).</p>	<p>Netzer considera o problema urbano. Suas evidências indicam que o imposto sobre a propriedade provavelmente funciona como um desincentivo ao investimento nas partes mais antigas das grandes cidades. Ele também apoia a crença amplamente difundida de que as cidades usam avaliações não uniformes como meio de tributar as empresas e residências multifamiliares mais pesadamente do que residências unifamiliares. Por fim, ele observa que o imposto atua contra a renovação urbana ao desestimular a substituição de antigas residências unifamiliares por novos apartamentos. Embora o autor tenha restringido esta parte de seu estudo às grandes cidades, os resultados parecem descrever cidades pequenas e médias também.</p> <p>Os diferenciais dos impostos sobre a propriedade não criaram o problema urbano, mas funcionam no sentido de uma maior descentralização e tornam-se parte de um círculo vicioso: a indústria muda-se para os subúrbios e reduz a base do imposto sobre a propriedade da cidade central. Como a necessidade de serviços não diminui, as alíquotas do imposto municipal aumentam e o incentivo à descentralização fica mais forte (SAUSE, 1970).</p>
Impostos e a Áreas Centrais	<p>A renda da terra, portanto, é estabelecida inteiramente pela demanda, independentemente das suas qualidades inerentes. “Onde quer que a terra tenha um valor de troca, há aluguel no significado econômico do termo.” Se a demanda por um determinado pedaço de terra aumentar, seu aluguel aumentará.</p> <p>George elabora três fatores principais que levam ao aumento do aluguel. O mais importante é o crescimento populacional, que não só exerce pressão de demanda nas áreas centrais e marginais, mas também traz consigo um enriquecimento qualitativo da vida comunitária. Um segundo fator é o aprimoramento contínuo das técnicas industriais, cujo efeito é explorar a produção de riqueza, ampliar os mercados potenciais de bens e serviços e, assim, valorizar os terrenos disponíveis. Por fim, existe o fator induzido artificialmente da especulação fundiária, a retenção do uso da terra na expectativa de maior preço de venda (WASSERMAN, 2003).</p>	<p>A propriedade isenta, principalmente nos centros urbanos, tem atraído atenção recentemente. Fica-se tentados a condenar as isenções porque violam o princípio da neutralidade. No entanto, essa crítica não é válida para todos os casos, uma vez que a motivação para essas isenções é baseada no desejo de influenciar as decisões econômicas. Em vez disso, é necessário questionar a conveniência social de cada tipo de isenção e perguntar se um método melhor para atingir esse fim está disponível.</p> <p>Também pode-se observar que o problema fiscal dos distritos centrais da cidade não foi causado por isenções. Os problemas são mais fundamentais e a solução não é simplesmente eliminar ou reduzir a quantidade de bens isentos de tributação.</p> <p>Por causa da gravidade crescente do problema urbano, as tentativas de aumentar a receita por meio do uso de impostos municipais sobre vendas e renda têm crescido. Uma comparação dessas taxas com o imposto sobre a propriedade, no entanto, exige um volume separado. A solução do problema por este método parece improvável e provavelmente indesejável. Subsídios federais e estaduais são alternativas melhores (SAUSE, 1970).</p>

Abordagem	Henry George	Dick Netzer
<p>Soluções propostas aos Governos Locais em parceria com Unidades federais e estaduais</p>	<p>Henry George passa a testar a validade de sua proposta em relação a quatro "cânones de tributação" aceitos. Qualquer medida que visa aumentar a receita pública, afirma ele, deve estar o mais próximo possível a estes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) que o imposto caia tão levemente quanto possível sobre a produtividade; (2) que seja coletado de forma simples e barata; (3) que seja certo em sua incidência; e (4) que afete igualmente a todos. <p>Encontrando o imposto sobre o aluguel da terra confirmado em cada caso.</p> <p>(...)</p> <p>Um imposto exclusivo sobre a terra seria muito inelástico para atender aos requisitos variáveis da receita pública, especialmente à luz das despesas extraordinárias para fins de defesa e bem-estar. Na época em que escreveu, George calculou que um único imposto sobre o valor da terra geraria uma receita suficiente para todos os propósitos do governo local, estadual e nacional. Ele argumentou, além disso, que o imposto sobre a terra era inerentemente elástico porque seu valor aumentaria diretamente com o crescimento da população e o aumento concomitante do valor da terra. Ele estava confiante, também, de que seu remédio estimularia tão fortemente os negócios, o emprego e a renda real que os pesados custos de bem-estar do governo seriam drasticamente diminuídos ou eliminados (WASSERMAN, 2003).</p>	<p>Dada a responsabilidade atual dos municípios por certos tipos de bens públicos, a escolha é influenciada pelas limitações do imposto sobre a propriedade. Unidades federais e estaduais novamente parecem fornecer soluções. Elas são:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover taxa intra-área e uniformidade de avaliação. Isso implica mudanças nos limites municipais atuais. 2. Melhorar a precisão das avaliações. A perfeição nesta área não é possível e deve-se escolher entre desempenho de alta qualidade e custo de administração. 3. Resistir às propostas que oferecem "redução de impostos" aos proprietários. O tratamento preferencial por outros impostos mais do que equilibra a discriminação de impostos imobiliários contra despesas residenciais. 4. Tributar os valores do local com taxas mais altas do que as melhorias. Pittsburgh e Scranton servem como exemplos. 5. Incrementos de impostos para valores do site. O maior uso de avaliações especiais é um método que é usado atualmente e pode ser expandido. 6. Cobrar taxas de usuário quando apropriado. 7. Reconhecer que as reformas anteriores não resolverão todos os problemas. É necessária assistência federal e estadual (SAUSE, 1970).
<p>Soluções Propostas ao imposto sobre a propriedade</p>	<p>Portanto, "renda" é "a parcela da riqueza produzida que o direito exclusivo de uso das capacidades naturais dá ao proprietário". Consequentemente, a propriedade privada dos recursos naturais cria um direito à renda que, de outra forma, seria acumulada na forma de salários ou pagamentos de juros. Vale ressaltar que a teoria de George ainda se estende a uma dimensão macroeconômica (BACKHAUS; KRABBE, 1988).</p> <p>O contraste entre o aumento da produção per capita e a deterioração da posição do trabalho acendeu sua proposta de taxar o aluguel da terra. No entanto, a receita pública assim obtida deveria ser destinada apenas a fins públicos, não redistribuída a indivíduos (WHITAKER, 2001).</p>	<p>Em resumo, descobre-se que quatro das cinco alternativas são preferíveis ao imposto de propriedade americano por motivos de equidade e efeito econômico, mas nenhuma delas é capaz de substituir o sistema atual como produtor de receita. Os quatro juntos seriam adequados? O autor estima que seriam, se fossem usados conforme descrito abaixo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Um imposto sobre o valor da localização igual à metade do aluguel do terreno. 2. Um imposto sobre o valor da terra de 20 por cento. 3. Impostos de propriedade do tipo cobrança de usuário sempre que apropriado. 4. Um imposto habitacional não superior a 5 por cento dos custos de habitação (SAUSE, 1970).

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Teoria do imposto sobre o valor da terra, Henry George (28). Estes artigos em sua maioria utilizam a teoria de Henry George para embasar a discussão sobre as incidências e os tipos de impostos aplicados sobre a produção de riqueza e propõem mudanças nas legislações

e políticas públicas tributárias dos governos locais visando a migração para o imposto sobre o valor da terra. As amostras são provenientes de países em situação socioeconômica distintas, incluindo aqueles que são desenvolvidos (Estados Unidos, Grã-Bretanha, Japão, Hong Kong, Singapura, Austrália e Nova Zelândia) e em desenvolvimento (China, México, Argentina, Jamaica, Quênia e Colômbia). Entre os artigos componentes da amostra baseados na teoria de Henry George e que abordam a temática da tributação e das áreas centrais destacam-se Brown (1968), Lindholm (1972), Gaffney (1972), Agapos e Dunlap (1973), Prentice (1974), DiMasi (1987), Hartzok (1997), Agapos e Dunlap (2000), Rybeck (2000), Phang (2000), Batt (2001) e Nechyba e Walsh (2004).

A economia dos impostos sobre a propriedade, Dick Netzer (22). Esses artigos fazem uso da teoria de Dick Netzer para abordar o impacto negativo do imposto de melhorias na propriedade, que desencorajam a construção e aquisição de imóveis, como também a renovação e reconstrução das áreas metropolitanas e dos seus centros urbanos. Os estudos são provenientes em sua maioria de países desenvolvidos como Estados Unidos, sendo a origem da grande maioria da amostra, que também foi composta por estudos da Austrália e Canadá. Ademais, na amostra, apenas o Chile se apresenta como exemplo de País em desenvolvimento. Os autores Orr (1968), Cord (1970, 1971), Mieszkowski (1972), Popp e Sebold (1972), Bails (1974), Owen e Thirsk (1974), Stone (1975), McCalmont (1976), Agapos e Dunlap (2000), pertencentes à amostra, basearam-se na teoria de Dick Netzer para abordar os temas dos impostos territoriais e prediais, bem como a problemática da área central.

Em sua abordagem sobre a relação existente entre os impostos e as áreas centrais, Henry George sustentou que a densidade de pessoas e negócios traria consequências positivas para a vida em comunidade, como também o crescimento do valor do solo nas áreas centrais, decorrente do aumento da sua demanda. Os dois estariam associados à geração e exploração de riqueza pela crescente demanda de bens e serviços, entretanto, a especulação fundiária associada à expansão urbana geraram resultados diferentes. Já Dick Netzer aborda outro aspecto da relação entre a tributação e as áreas centrais, a sua isenção, o que na opinião do autor, tem o intuito de influenciar a economia, mas que deveria estar fundamentada no proveito social. Além disso, ele defende que os problemas das áreas centrais não foram originados pelas isenções, e que a sua retirada não seria a solução.

4.3 Etapa III - Análise das Citações

Os artigos componentes da amostra em estudo foram divididos em 4 grupos, sendo 2 associados à orientação primária estabelecida pela base do *Lincoln Institute*: imposto do valor

do solo e captura de valor do solo, e mais dois grupos que foram identificados de acordo com o foco de alguns dos trabalhos que compõem a amostra do presente estudo, sendo eles: a expansão urbana e o uso do solo financiando serviços públicos.

A partir da divisão de grupos, levantou-se os indicadores *Citing Articles do Web of Science* de cada artigo, resultando na construção da tabela 7, na qual, por grupo foram apresentados os 42 artigos mais influentes recebendo o maior número de citações da amostra e original de 107 artigos. A maioria dos artigos publicados correspondem ao período de 2011-2017, totalizando 20 artigos científicos, 12 artigos são do período de 2001-2010, e os 10 artigos restantes foram publicados entre os anos de 1979-2000.

Tabela 7 – Artigos mais citados.

Categoria do Grupo	Artigo	Periódico	Citações
G1. Imposto do Valor do Solo	Hess, D. B.; Almeida, T. M. (2007)	US	209
	Mieszkowski, P.; Zodrow, G. R. (1989)	JEL	101
	Oates, W. E.; Schwab, R. M. (1997)	NTJ	67
	Bentick, B.L. (1979)	JPE	47
	Tang, S.; Lo, H. K. (2008)	TRPAPP	43
	Mills, D. E. (1981)	NTJ	33
	Leinbach, I. R. (1995)	TRPAPP	18
	Bourassa, S. C. (1990)	AJES	14
	Tideman, T. N. (1990)	LE	14
	Hartzok, A. (1997)	AJES	11
	England, R. W.; Zhao, Q. Z. (2005)	NTJ	12
G2. Captura de Valor do Solo	Smith, J. J.; Gihring, T. A. (2006)	AJES	80
	Rodríguez, D. A.; Mojica, C. H. (2009)	TRPAPP	69
	Mulley, C. et al. (2016)	JTG	33
	Kay, A. I. (2014)	JTG	29
	Batt, H. W. (2001)	AJES	28
	Zhong, H.; Li, W. (2016)	TP	26
	Lin, G. et al. (2013)	JTG	17
	Mulley, C.; Tsai, C. (2016)	TP	16
	Pan, H. et al. (2017)	TRPDTE	15
Sun, J. et al. (2017)	TP	11	
G3. Expansão Urbana	Nechyba, T. J.; Walsh, R. (2004)	JEP	192
	Brueckner, J. K.; Kim, H. (2003)	ITPF	87
	Song, Y.; Zenou, Y. (2006)	JUE	86
G4. Políticas de serviços públicos e planejamento do uso do solo	Sung, H.; Oh J. (2011)	CT	139
	Loo, B. P. Y. et al. (2010)	LUP	110
	Bollinger, C. R. et al. (1998)	US	67
	Papa, E.; Bertolini, L. (2015)	JTG	57
	Vale, D. S. (2015)	JTG	56
	Haque, M. M. et al. (2013)	TP	55
	Chatman, D. G. et al. (2012)	US	43

Categoria do Grupo	Artigo	Periódico	Citações
	Zemp, S. et al. (2011)	JTG	42
	Higgins, C. D.; Kanaroglou, P. V. (2016)	JTG	35
	Kamruzzaman, M. et al. (2014)	JTG	25
	Rodiera, C. J. et al. (2002)	TRPDTE	25
	Singh, Y. et al. (2017)	TP	23
	Wey, W. et al. (2016)	HI	18
	Yang, J. et al. (2016)	TRPAPP	18
	Zhu, Y.; Diao, M. (2016)	TPP	16
	Fane, G. (1984)	JPE	15
	Loo, B. P.Y. et al. (2017)	LUP	13
	Tang, S. B.; Lo, H. K. (2010)	TP	12

Fonte: Elaborado pelo autor com base no indicador *Citing Articles* do *Web of Science*.

Legenda: *US*: Urban Studies; *JEL*: Journal of Economic Literature; *NTJ*: National Tax Journal; *JPE*: Journal of Political Economy; *TRPAPP*: Transportation Research Part A-Policy and Practice; *AJES*: American Journal of Economics and Sociology; *LE*: Land Economics; *JTG*: Journal of Transport Geography; *TPP*: Transport Policy; *TRPDTE*: Transportation Research Part D-Transport and Environment; *CT*: Cities; *LUP*: Landscape and Urban Planning; *US*: Urban Studies; *HI*: Habitat International; *JEP*: Journal of Economic Perspectives; *ITPF*: International Tax and Public Finance; *JUE*: Journal of Urban Economics; *TP*: Transport.

Grupo 1: Imposto do Valor do Solo

Estes artigos analisaram a aplicação do Imposto do Valor do Solo, os benefícios, e também os obstáculos ao processo de migração para essa tipologia de aplicação de imposto. Assim, Hess e Almeida (2007), estimaram o impacto da proximidade com as estações de metrô no sistema de metrô leve de Buffalo, com 20 anos de implantação, nos valores de propriedades residenciais. O modelo sugeriu que, para residências localizadas na área de estudo, cada metro mais perto de uma estação de metrô ligeiro aumenta os valores médios das propriedades. Mieszkowski e Zodrow (1989) em seu artigo pesquisaram dois grandes tópicos na literatura sobre o modelo Tiebout e os impostos locais. Na opinião dos autores, a maioria dos pesquisadores (incluindo os próprios autores) rejeitam a suposição de zoneamento perfeito ou obrigatório e concluíram que o sistema nacional de impostos sobre a propriedade é distorcido e diminui o retorno geral sobre o capital em aproximadamente o valor dos impostos cobrados.

Grupo 2: Captura de Valor do solo

Este grupo representa os estudos que abordam técnicas para a captura de valores do solo nas propriedades as quais a maioria foram advindas de obras públicas, e cujos valores arrecadados com a tipologia de imposto poderiam prover os cofres públicos de recursos para investimentos em benefício comum. Smith e Gihring (2006) trazem uma bibliografia anotada, a qual grande parte da literatura sobre captura de valor relatou descobertas empíricas sobre a incidência de valores crescentes de terra relacionados à distância de uma parada de transporte público após a instalação de melhorias no transporte ferroviário. Os autores destacaram a

escassez de análises de séries temporais e afirmaram que, idealmente, os dados deviam estar disponíveis antes da decisão de construir melhorias no trânsito e imediatamente após a abertura, bem como a jusante, sendo essa a principal descoberta do estudo. A pesquisa de Rodríguez e Mojica (2009) objetivou estudar e quantificar propriedades já atendidas por *Bus Rapid Transit (BRT)*, e a variação do valor do terreno decorrente de expansões da rede BRT ocorridas em outras partes da cidade. Os resultados apoiaram a capacidade do BRT de atrair um desenvolvimento denso que, por sua vez, aprimorará o sistema de BRT no futuro. A capitalização dos benefícios da acessibilidade estimula o desenvolvimento, aumentando a atratividade das parcelas para desenvolvimento ou redensificação.

Grupo 3: Expansão Urbana

A expansão urbana é discutida nesse grupo por meio de estudos que abordaram as suas possíveis origens e as suas consequências. Nechyba e Walsh (2004) investigam outra possível fonte de expansão urbana decorrente das instituições de finanças públicas locais. Em particular, o artigo explora a conexão entre a expansão espacial urbana e o imposto sobre a propriedade. O estudo apontou que os custos de transporte são apenas uma das razões para a classificação espacial, e o transporte em massa pode ter apenas um pequeno efeito nos níveis atuais de segregação. Os autores concluíram a pesquisa indicando as dificuldades de ter uma abordagem mais ampla, porém sem um modelo melhor e economicamente mais relevante de cidades e subúrbios, onde a compreensão total do conjunto complexo de compensações levantadas pelas preocupações políticas interconectadas exigirá uma nova abordagem de modelagem integrada para o problema urbano.

Grupo 4: Políticas de serviços públicos e planejamento do uso do solo

O grupo trata das interconexões existentes entre o planejamento do uso do solo e as políticas de serviços públicos, quer seja o uso do solo fornecendo recursos para o provimento de serviços públicos ou o equilíbrio que deve existir entre o adensamento de pessoas e negócios e a provisão de serviços públicos. Sung e Oh (2011) identificaram que o planejamento TOD também pode ser aplicado à cidade de Seul, embora sua densidade de desenvolvimento já seja maior do que as cidades de países ocidentais. As estratégias de aplicação do planejamento TOD precisam enfatizar não a densidade em si, mas os outros fatores TOD. A partir dos resultados da análise, três estratégias de aplicação principais podem ser traçadas: melhorar a função de um centro de trânsito, diversificar o uso do solo e orientar redes viárias e projetos urbanos adequados para pedestres, enquanto fornece o bônus de densidade para atrair tais fatores de planejamento na área da estação ferroviária. Loo et al. (2010) examinaram os fatores que

influenciam o número de passageiros em trânsito e quantificam sua relação. Os resultados apontaram que uma combinação de variáveis em diferentes dimensões, incluindo (i) uso do solo, (ii) características da estação, (iii) características socioeconômicas e demográficas e (iv) competição intermodal, foram importantes para explicar a variabilidade do número de passageiros do transporte público ferroviário. O resultado sugeriu que uma maior propriedade de carros pode estar associada a mais atividades de coleta, entrega e estacionamento para as estações de transporte público nos trechos de viagem mais longos. Além disso, o estudo salientou que fatores específicos do local são importantes para influenciar o patrocínio ferroviário.

4.4 Etapa IV - Análise das Abordagens Temáticas

A análise temática teve como ponto de partida os grupos resultantes da orientação primária estabelecida pela base do *Lincoln Institute*, sendo incluídas mais duas: a expansão urbana e o uso do solo financiando serviços públicos.

Os 107 artigos científicos também foram classificados pela incidência e tipologia de aplicação dos impostos abordados em seus estudos. Nos artigos, nos quais foram constatados mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto nos seus estudos, considerou-se o uso de mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto em um mesmo artigo. Dentro de cada incidência, foram identificadas as tipologias de aplicação dos impostos estudados, conforme exposto na tabela 8, cuja aplicabilidade no Brasil também é avaliada nesta tabela.

Tabela 8 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos

Tipologia de Aplicação	Aplicado no Brasil	Observações
Imposto sobre o valor do solo	Não	<p>O imposto sobre o valor do solo é uma tipologia diferenciada do imposto gradativo cuja alíquota do imposto sobre melhorias (edificações ou estruturas) é nulo e todas as receitas são obtidas pela tributação do terreno.</p> <ul style="list-style-type: none"> • As autoridades fiscais na América Latina tendem a preferir o imposto convencional sobre terras e edificações, devido, em parte, à facilidade de observar e registrar as transações de mercado; • Esta tributação poderia ser regressiva para o grande número de famílias de baixa renda, para quem a terra tem um peso maior no valor de seus imóveis do que as precárias estruturas de moradia.
Uso do solo Financiando Serviços Públicos	Sim	<p>Representado no Brasil pelo uso dos seguintes instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuição de Melhoria (CM); • Outorga Onerosa do Direito de Construir e Alteração de Uso (OODC e OOAU); • Operação Urbana Consorciada (OUC); • Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV);

Tipologia de Aplicação	Aplicado no Brasil	Observações
		<ul style="list-style-type: none"> • Consórcio Imobiliário; • Direito de Preempção; • Desapropriação; • Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs); • Concessões.
Imposto Territorial	Sim	No Brasil corresponde a um dos componentes do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).
Imposto sobre o aluguel do solo	Não	O aluguel mais alto devido à especulação subsidiada é um imposto. Portanto, o aluguel torna-se um imposto quando há um aumento devido à especulação imobiliária, especialmente quando o aluguel é um subsídio implícito de obras públicas pago por impostos que não sobre o valor da terra.
Imposto de Incremento do valor do solo	Sim	É o imposto cobrado no total do valor incrementado ao valor original do solo no momento da transferência do título de propriedade do solo, cujo valor original foi previamente estabelecido.
Imposto sobre o valor da localização	Não	É o imposto cobrado sobre o valor do terreno, apenas não incluindo melhorias como edifícios ou outros investimentos no terreno, constituindo-se somente num percentual cobrado sobre o valor da localização.
Imposto sobre captura de valor do solo	Sim	A captura de valor refere-se à recuperação pelo público dos incrementos do valor da terra (renda não auferida ou <i>plusvalías</i>) gerados por outras ações que não os investimentos diretos do proprietário.
Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias	Sim	Os artigos nºs 81 e 82, do Sistema Tributário Nacional do Brasil (Lei Federal nº 5.172/1966) estabelecem que a contribuição de melhoria é instituída para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária, tendo como limite total a despesa realizada e como limite individual o acréscimo de valor que da obra resultar para cada imóvel beneficiado.
Imposto predial	Sim	Corresponde a um dos componentes do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).
Imposto sobre o valor do capital	Não	Imposto sobre ganho de capital incidente sobre a propriedade, recai estritamente sobre o lucro monetário da venda ou transferência de propriedades residenciais ou terrenos.
Zonas tributárias subsidiadas	Sim	Um exemplo da aplicação é a Zona Franca de Manaus, instituída pelo Decreto-Lei nº 288/1967, cujo artigo 1º define como uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com a finalidade de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário dotado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância em que se encontram os centros consumidores de seus produtos.
Imposto de Duas Alíquotas	Sim	Equivalente ao Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).
Zona de Empreendedorismo	Sim	Um exemplo são as Zonas Especiais de Dinamização Urbanística e Socioeconômica (ZEDUS) estabelecidas pelo Plano Diretor da cidade de Fortaleza cujo objetivo é a implantação e/ou intensificação de atividades sociais e econômicas na cidade.
Imposto sobre imóveis	Sim	Equivalente ao Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).
Imposto sobre Aluguel de Imóveis	Não	Ver observação do Imposto sobre o aluguel do solo.

Tipologia de Aplicação	Aplicado no Brasil	Observações
Tributação gradual sobre propriedade	Não	Na tributação gradual o terreno é tributado mais pesadamente do que as melhorias realizadas no terreno, como edificações e estruturas.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados de Brasil (1966; 1967), Smolka (2013), Foldvary (2016).

O número de artigos em cada classificação seguiu aproximadamente a distribuição dos artigos mais citados na análise de citações, como disposto na tabela 9. A incidência maior foi a Territorial, Solo e Uso do Solo, com 88 artigos, dos quais prevaleceu o Imposto sobre o valor do solo, com 24 artigos, seguido pelo Uso do solo Financiando Serviços Públicos, com 20 artigos, na tipologia de aplicação do imposto. Quanto à incidência Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias, esta obteve 62 artigos, tendo como o imposto mais citado o Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias, com 39 artigos.

Tabela 9 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos

Principal Incidência	Tipologia de Aplicação
Territorial, Solo e Uso do Solo (88)	Imposto sobre o valor do solo (24)
	Uso do solo Financiando Serviços Públicos (20)
	Imposto Territorial (17)
	Imposto sobre o aluguel do solo (10)
	Imposto de Incremento do valor do solo (8)
	Imposto sobre o valor da localização (7)
	Imposto sobre captura de valor do solo (2)
Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias (62)	Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias (39)
	Imposto predial (9)
	Imposto sobre o valor do capital (6)
	Zonas tributárias subsidiadas (2)
	Imposto de Duas Alíquotas (2)
	Zona de Empreendedorismo (1)
	Imposto sobre imóveis (1)
	Imposto sobre Aluguel de Imóveis (1)
	Tributação gradual sobre propriedade (1)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

A tabela 10 apresenta a distribuição dos artigos por grupo e por períodos de 5 anos. Como mostra esta tabela, nenhum padrão ou crescimento contínuo surgiu ao comparar os anos de publicação e o grupo de pesquisa. Porém, vale ressaltar o aumento do número de estudos científicos na década 5 (2008-2018), sobre o grupo G1 (65), tendo maior destaque o Imposto do Valor do Solo.

Tabela10 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos por período

Categoria do Grupo	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
G1. Imposto do Valor do Solo	16	10	7	13	19	65
G2. Captura de Valor do Solo	1	3	5	1	4	14

Categoria do Grupo	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
G3. Expansão Urbana	1	2	-	-	-	3
G4. Políticas de serviços públicos e planejamento do uso do solo	5	2	4	8	6	25
Total	23	17	16	22	29	107

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018.

A principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos por período de 5 anos, constante na tabela 11, também não apresentou padrões de crescimento de publicações de artigos científicos sobre os diferentes tipos de impostos durante os anos; porém, coincidentemente como na tabela 10, verificou-se o crescimento dos estudos científicos na década 5 (2008-2018) em ambas as principais incidências: territorial, solo e uso do solo (88); e imobiliário, predial, incentivo e melhorias (62). Quanto às tipologias de aplicação, ressaltaram-se o imposto sobre propriedade - tributação de melhorias (39), imposto sobre o valor do solo (24), uso do solo financiando serviços públicos (20) e imposto territorial (17).

Tabela 11 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos por período

Incidência e tipologia de aplicação dos impostos	Década 1	Década 2	Década 3	Década 4	Década 5	Total
Territorial, Solo e Uso do Solo	16	13	16	17	26	88
Imposto sobre o valor do solo	5	3	3	3	10	24
Uso do solo Financiando Serviços Públicos	3	1	4	7	5	20
Imposto Territorial	5	5	3	3	1	17
Imposto sobre o aluguel do solo	1	1	2	2	4	10
Imposto de Incremento do valor do solo	2	3	2	-	1	8
Imposto sobre o valor da localização	-	-	-	2	5	7
Imposto sobre captura de valor do solo	-	-	2	-	-	2
Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias	16	12	5	11	18	62
Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias	9	9	4	9	8	39
Imposto predial	1	-	-	-	8	9
Imposto sobre o valor do capital	4	-	1	1	-	6
Zonas tributárias subsidiadas	1	1	-	-	-	2
Imposto de Duas Alíquotas	1	1	-	-	-	2
Zona de Empreendedorismo	-	-	-	-	1	1
Imposto sobre imóveis	-	-	-	-	1	1
Imposto sobre Aluguel de Imóveis	-	1	-	-	-	1
Tributação gradual sobre propriedade	-	-	-	1	-	1
Total	32	25	21	28	44	150

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *Década 1*: 1968-1977; *Década 2*: 1978-1987; *Década 3*: 1988-1997; *Década 4*: 1998-2007; *Década 5*: 2008-2018.

A distribuição da principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos entre os 5 (cinco) grupos associados à orientação primária estabelecida pela base do *Lincoln Institute*, incluídas a expansão urbana e o uso do solo financiando serviços públicos encontra-se na tabela 12. Faz-se necessário ressaltar que os artigos nos quais foram constatados mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto nos estudos, considerou-se o uso de mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto em um mesmo artigo.

Entre os grupos de maior destaque, ressaltaram-se o G1, Imposto do Valor do Solo (98), e como parte deste grupo o imposto sobre propriedade - **tributação de melhorias (27)** e o imposto sobre o **valor do solo (20)**; no grupo G4, Políticas de serviços públicos e planejamento do uso da terra (26), sobressaiu-se o uso do solo **financiando serviços públicos (19)**; e por último no grupo G2, Captura de Valor (20), os quantitativos estão distribuídos de maneira mais uniforme em relação às tipologias de aplicação de impostos.

Tabela 12 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos

Tipologia de Aplicação	G1	G2	G3	G4	Total
Territorial, Solo e Uso do Solo	53	12	3	20	88
Imposto sobre o valor do solo	20	4	-	-	24
Uso do solo Financiando Serviços Públicos	1	-	-	19	20
Imposto Territorial	11	3	3	-	17
Imposto sobre o aluguel do solo	9	1	-	-	10
Imposto de Incremento do valor do solo	5	2	-	1	8
Imposto sobre o valor da localização	7	-	-	-	7
Imposto sobre captura de valor do solo	-	2	-	-	2
Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias	45	8	3	6	62
Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias	27	5	3	4	39
Imposto predial	7	2	-	-	9
Imposto sobre o valor do capital	6	-	-	-	6
Zonas tributárias subsidiadas	-	1	-	1	2
Imposto de Duas Alíquotas	2	-	-	-	2
Zona de Empreendedorismo	-	-	-	1	1
Imposto sobre imóveis	1	-	-	-	1
Imposto sobre Aluguel de Imóveis	1	-	-	-	1
Tributação gradual sobre propriedade	1	-	-	-	1
Total	98	20	6	26	150

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: *G1*: Imposto do Valor do Solo; *G2*: Captura de Valor; *G3*: Expansão Urbana; *G4*: Políticas de serviços públicos e planejamento do uso da terra.

Denotou-se pelos resultados a relação entre as tipologias de impostos mais abordadas pelos autores, nas quais o uso do solo financiando serviços públicos fomenta e depende do uso pleno do solo infraestruturado, que por sua vez decorre da dinamização econômica para gerar recursos para o poder público promover investimentos e o financiamento dos serviços públicos, produzindo a valorização do solo, proporcionando assim, um ciclo de geração de riqueza que

se retroalimentaria, refletindo a concretização da teoria de Henry George. Entretanto, outra tipologia de imposto entra em cena, o imposto sobre propriedade e a tributação de melhorias, que segundo a teoria de Dick Netzer, trabalharia na contramão de todo o esforço de geração de riqueza e da renovação urbana.

O irônico dessas relações é que a tipologia de imposto aplicada no solo urbano infraestruturado de uma cidade é estabelecida pelos seus governos locais, ou seja, os mesmos que podem proporcionar soluções para a geração de riquezas, são também os que podem obstruí-la.

Para a elaboração da tabela 13 compilou-se, na amostra de 107 artigos, os autores que abordaram a expansão urbana e/ou a tipologia de imposto aplicada como fator do declínio da área central, perfazendo um total de 45 estudos. Entre as localizações estudadas prevaleceu as provenientes dos Estados Unidos (30). Com relação à classificação de países desenvolvidos (39), foram constituídos pelos países: Estados Unidos, Austrália, Canadá, Nova Zelândia, Singapura e Taiwan; já quanto aos países em desenvolvimento, foram citados China e Colômbia.

Dos 45 artigos que compõem a tabela 13, alguns artigos configuram-se entre os mais influentes, como relacionados na tabela 7, que expõe os artigos mais citados de acordo com os seus indicadores *Citing Articles* do *Web of Science*. Traz-se, a seguir, as contribuições ao tema desenvolvidas por estes estudos relacionadas pelos seus respectivos grupos.

Tabela 13 – Abordagem dos autores acerca da influência da tributação na área central

Estudo	Localização	Ab.1	Ab.2	Ab.3	Ab.4	Ab.5	Inc. 1	Inc.2
Brown, J. B. (1968)	Nova Zelândia	x	-	-	x	TTRS	-	CVT
Orr, L. L. (1968)	EUA	x	-	x	x	PT	LVIT	PT
Prentice, P. I. (1969)	EUA	x	x	x	x	PT	LVIT	PT
Cord, S. (1970)	EUA	x	x	x	x	PT	LVT	PT
Cord, S. (1971)	EUA	x	x	x	x	BT	LVT	BT
Lindholm, R.W. (1972)	EUA	x	x	x	x	BT	LRT	BT
Mieszkowski, P. (1972)	EUA	x	x	x	x	PT	LRT	PT
Gaffney, M. (1972)	EUA	x	-	-	x	LRT	LRT	-
Popp, D.O.; Sebold, F. D. (1972)	EUA	x	-	-	x	PT	LVT	PT
Agapos, A. M.; Dunlap, P. R. (1973)	EUA	x	x	x	x	BT	LVT	BT
Gaffney, M. (1973)	EUA	x	x	x	x	BT	LT	BT
Bails, D. (1974)	EUA	x	x	x	x	PT	LVT	PT
Owen, M. S.; Thirsk, W R. (1974)	EUA	x	x	x	x	PT	LVIT	PT
Prentice, P. I. (1974)	EUA	x	x	x	x	PT	LVIT	PT
Stone, G.W., Jr. (1975)	EUA	x	x	x	x	CVT	LVT	CVT
Welch, R.B. (1976)	EUA	x	x	x	x	PT	-	PT
McCalmont, D.B. (1976)	EUA	x	x	x	x	GPT	SVT	GPT

Estudo	Localização	Ab.1	Ab.2	Ab.3	Ab.4	Ab.5	Inc. 1	Inc.2
Cuddington, J.T. (1978)	Canadá	x	-	-	x	BT	SVT	BT
Harrison, B. (1982)	EUA	x	-	-	x	PT	-	EZ
DiMasi, J. A. (1987)	EUA	x	-	-	x	LRT	LRT	-
Bourassa, S. C. (1990)	EUA	x	-	-	x	PT	LVT	PT
Kochanowski, P. S. (1991)	EUA	x	x	x	x	LT	LT	-
Cervero, R. (1994)	EUA	x	-	x	-	-	-	PT
Leinbach, I. R. (1995)	África, Ásia e América Latina	-	-	x	-	-	LUFPS	-
Bentick, B.L. (1996)	Austrália	x	-	x	-	-	LRT	PT
Hartzok, A. (1997)	EUA	x	x	x	x	PT	LVT	PT
Agapos, A. M.; Dunlap, P. R. (2000)	EUA	x	x	x	x	BT	LT	PT
Rybeck, W. (2000)	EUA	x	x	x	x	TRT	LVT	TRT
Batt, H. W. (2001)	EUA	x	x	x	x	PT	LT	PT
Rodiera, C. J.; Johnston, R. A.; Abraham, J. E. (2002)	EUA	x	-	x	-	-	-	STZ
Brueckner, J. K.; Kim, H. (2003)	Holanda	-	-	-	x	PT	LT	PT
Nechyba, T. J.; Walsh, R. (2004)	EUA	x	x	x	x	PT	LT	PT
Smith, J. J.; Gihring, T. A., (2006)	<i>Países em desenvolvimento</i>	x	x	x	-	-	-	STZ
Song, Y.; Zenou, Y. (2006)	EUA	x	x	x	x	PT	LT	PT
Hess, D. B.; Almeida, T. M. (2007)	EUA	x	-	x	x	PT	-	PT
Tang, S.; Lo, H. K. (2008)	China	x	-	x	x	LT	LT	-
Rodríguez, D. A.; Mojica, C. H. (2009)	Colômbia	x	-	x	-	-	LT	-
Loo, B. P. Y. et al. (2010)	China e EUA	x	x	x	-	-	LUFPS	-
Tang, S. B.; Lo, H. K. (2010)	China	x	x	x	-	-	LUFPS	-
Chatman, D. G. et al. (2012)	EUA	x	-	x	-	-	-	PT
Haque, M. M. et al. (2013)	Singapura	x	x	x	-	-	LUFPS	-
Higgins, C. D.; Kanaroglou, P. V. (2016)	Canadá	x	-	x	-	-	LUFPS	-
Wey, W. et al. (2016)	Taiwan	x	x	x	-	-	LUFPS	-
Mulley, C.; Tsai, C. (2016)	Austrália	x	-	x	-	-	LVCT	-
Walks, A. (2018)	Canadá	x	-	x	-	-	LUFPS	-

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: EUA (Estados Unidos da América); Ab.1 (Aborda Áreas Centrais); Ab.2 (Aborda Expansão Urbana); Ab.3 (Expansão Urbana Influxo no Declínio da Área Central); Ab.4 (Imposto Influxo no Declínio da Área Central); Ab.5 (Imposto que Influxo no Declínio da Área Central); Inc.1 (Imposto Territorial, Solo e Uso do Solo Citado); Inc.2 (Imposto Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias Citado); *LRT (Land Rent Tax)* - Imposto sobre aluguel do Solo; *LT (Land Tax)* - Imposto Territorial; *LUFPS (Land Use Financing Public Services)* - Uso do solo financiando os serviços públicos; *LVIT (Land Value Increment Tax)* - Imposto de Incremento do Valor do solo; *LVT (Land Value Tax)* - Imposto sobre o valor do solo; *SVT (Site Value Tax)* Imposto sobre o valor da localização; *LVCT (Land Value Capture Tax)* - Imposto sobre captura de valor do solo; *PT (Property Tax – Improvements Taxation)* - Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias; *BT (Building Tax)* - Imposto predial; *CVT (Capital Value Tax)* - Imposto sobre o valor do capital; *STZ (Subsidized Tax Zones)* - Zonas tributárias subsidiadas; *TRT (Two-rate Tax)* - Imposto de Duas Alíquotas; *EZ (Enterprise Zone)* - Zona Empreendedora; *RST (Real State Tax)* - Imposto sobre imóveis; *RPT (Rent Property Tax)* - Imposto sobre aluguel de Imóveis; *GPT (Graded Property Taxation)* - Tributação gradual sobre propriedade; *TTRS (Three tax rating systems)* - Sistema de avaliação de três Impostos.

G1. Imposto do Valor do Solo

Os estudos se posicionam pela aplicação do imposto do valor do solo como uma solução para a otimização do uso do solo, incremento ao desenvolvimento econômico, se opondo à decadência das áreas centrais gerada pela perda gradual de densidade de moradores e negócios. Para Bourassa (1990), a tributação do valor do solo parece ser uma estratégia desejável para as cidades centrais empregarem, na busca de encorajar o desenvolvimento e atrair famílias. Como as famílias são relativamente móveis nas áreas metropolitanas, a tributação do valor do solo pode permitir que as cidades centrais atraiam famílias que, de outra forma, se localizariam em jurisdições suburbanas próximas. Hartzok (1997) defende a aplicação do imposto com duas alíquotas com a redução da alíquota sobre as edificações e o aumento do imposto sobre o valor do terreno. O desenvolvimento resultante do preenchimento de áreas subutilizadas, conforme indicado pelo aumento de licenças de construção, significa empregos no centro da cidade, uso eficiente da infraestrutura urbana, um estoque de moradias melhorado e menor expansão urbana. Hess e Almeida (2007) destacaram que a área metropolitana de Buffalo, nos EUA, está atrás em relação a outras cidades do país, em ganhos e investimentos; os altos impostos locais e municipais, bem como os aumentos persistentes de impostos prejudicaram a competitividade da região na atração de empresas e residentes. Segundo Tang e Lo (2008), as características geográficas e a expansão da população de Hong Kong exigem que o governo use os escassos recursos terrestres de forma eficaz para apoiar seu desenvolvimento econômico e habitação para a crescente população. As estratégias de desenvolvimento fundiário assim formuladas, por sua vez, têm sido um catalisador para a sustentação da alta densidade populacional ao longo do ano.

G2. Captura de Valor do Solo

Estes estudos advogaram pelos instrumentos de captura de valor do solo como meio de reverter as dívidas geradas pelos investimentos públicos em recursos a serem arrecadados pela valorização do solo decorrentes destes investimentos em infraestrutura, principalmente as de transporte público. Entretanto, os estudos também alertaram que a densidade e a diversidade de usos do solo residenciais e não residenciais são fatores decisivos para o sucesso da aplicação dos instrumentos de captura de valor do solo. Batt (2001) defendeu que em vez de permitir que o resultado do investimento público se reverta para os proprietários privados, os impostos sobre a terra na forma de instrumentos de captura de valor podem facilmente recuperar a dívida típica dos projetos. Dependendo da densidade planejada do uso do solo para fins comerciais ou residenciais, o retorno pode ser ainda maior. Smith e Gihring (2006) revelam uma associação

clara entre o acesso regional ao distrito comercial central de Boston fornecido pelo serviço ferroviário e valores de propriedade apreciados. Residências localizadas em comunidades com estação ferroviária têm um valor de mercado aproximadamente 6,7 por cento maior do que residências em comunidades não atendidas. Rodríguez e Mojica (2009) defendem que o sucesso de instrumentos locais como financiamento de incremento de impostos e captura de valor depende do valor da terra e das mudanças de desenvolvimento relacionadas ao projeto de transporte público. Para Mulley e Tsai (2016), a acessibilidade às amenidades é considerada como tendo um impacto no preço do imóvel nas proximidades dos acessos rodoviários, shopping centers e escolas primárias. Em geral, propriedades com distâncias menores a essas amenidades têm a hipótese de ter um preço relativamente mais alto.

G3. Expansão Urbana

Os estudos demonstram os custos ambientais, sociais e econômicos consequentes do processo de expansão urbana, e também apontam fatores que impulsionam esse processo, dentre eles a qualidade do serviço público e a crise fiscal gerada pelos altos impostos nas áreas centrais. Nechyba e Walsh (2004) citam a propensão hipotética dos residentes de renda relativamente alta saírem da área central das cidades em resposta às taxas mais elevadas de criminalidade no centro da cidade, escolas de qualidade inferior e crise fiscal geral no distrito comercial central. Para Song e Zenou (2006), o desenvolvimento em expansão desperdiça recursos ao aumentar os gastos públicos para fornecer infraestrutura e serviços. A expansão urbana aumenta a distância de viagem e o tempo de deslocamento, e o desenvolvimento de baixa densidade reduz a viabilidade do transporte público, aumentando, assim, a dependência do uso de automóveis particulares.

G4. Políticas de serviços públicos e planejamento do uso do solo

Os estudos apontaram que a associação do planejamento do uso do solo voltado para gerar densidade de habitantes e negócios como fonte de recursos públicos associado e em equilíbrio com as despesas da prestação de serviços públicos, principalmente do sistema de transporte público de massa, pode ser uma solução para a autossuficiência da operação desses sistemas que muitas vezes dependem de subsídios públicos. Entretanto, também alertaram sobre os perigos e as consequências econômicas das guerras fiscais que as zonas de incentivos podem gerar dentro do território de uma mesma cidade. Para Rodiera et al. (2002), subsídios e impostos sobre a terra no cenário TOD, trilhos leves e trânsito avançado têm um efeito dramático no desenvolvimento. Quase todo o emprego é atraído para zonas com subsídios de terra, e muitas zonas que não têm serviço de metrô leve perdem empregos em termos relativos.

As famílias também são atraídas para as zonas subsidiadas, mas em menor grau do que o emprego. Os aluguéis nas zonas subsidiadas aumentam, e os aluguéis nas zonas tributadas diminuem porque as atividades concorrem entre si para se localizar na terra subsidiada. Portanto, a maioria dos subsídios e impostos acaba indo para os proprietários de terras. Segundo Loo et al. (2010), a forma urbana tradicional de um único núcleo urbano foi gradualmente substituída por uma forma mais policêntrica, mesmo nessas grandes cidades metropolitanas. O desenvolvimento de bairros residenciais em grande escala, escritórios e aglomerados industriais no subúrbio ou na periferia das cidades reformulou a estrutura urbana. Tang e Lo (2010) defende que, por um lado, o modelo de desenvolvimento conjunto ferroviário-imobiliário evita subsídios diretos do setor público e pesados encargos financeiros para os passageiros; por outro lado, garante a lucratividade e a viabilidade da empresa ferroviária, possibilitando viagens mais eficientes em termos de tempo, apesar de aumentos substanciais em viagens distritais transversais mais longas conforme as pessoas migraram para as áreas suburbanas. Chatman et al. (2012), ao estudar a implantação da linha de metrô River Line em Nova Jersey, concluiu que embora setores censitários de baixa renda e casas menores pareçam se valorizar perto da estação, isso pode ser uma transferência de valor de propriedades mais distantes não favorecidas com acesso. Haque et al. (2013) reforçam a noção de que, ao escolher alinhamentos, os planejadores ferroviários devem avaliar o estoque de moradias e bairros próximos, a disponibilidade de terrenos aproveitáveis e as restrições de zoneamento. Casas menores em áreas de renda mais baixa têm maior probabilidade de se beneficiarem das mudanças, ao longo do tempo. Para Higgins e Kanaroglou (2016), o *Transport Oriented Development* (TOD), ou seja, o desenvolvimento orientado pelo transporte, pode ajudar a alcançar uma série de objetivos sociais, econômicos e ambientais associados a fatores como intensificação, revitalização, transporte e sustentabilidade do uso da terra e mobilidade equitativa. Além disso, mudanças positivas nos valores da terra de trânsito e TOD podem ser aproveitadas para financiar a própria infraestrutura de trânsito como parte de um programa de captura de valor da terra. Wey et al. (2016) apontam que no mercado de habitação urbana, as taxas de vacância e os preços das casas nos centros urbanos têm sido exorbitantes. A proliferação de veículos motorizados particulares também contribuiu para exacerbar a expansão urbana.

A tabela 14 foi construída com base nas abordagens dos autores sobre a temática da área central, a influência da expansão urbana e da aplicação dos impostos no declínio da área central, havendo a estratificação por tipo de imposto citado nessas abordagens.

Tabela 14 – Tipologia de aplicação dos impostos citados nos estudos que abordam o declínio da área central

Tipologia de aplicação estudado no artigo	Abordam a temática da Área Central	Expansão Urbana Influi no Declínio da Área Central	Imposto Influi no Declínio da Área Central
Imposto sobre o valor do solo	9	7	9
Uso do solo financiando os serviços públicos	9	7	-
Imposto Territorial	8	8	8
Imposto sobre aluguel do Solo	5	3	4
Imposto de Incremento do valor do solo	4	4	4
Imposto sobre o valor da localização	2	1	2
Imposto sobre captura de valor do solo	1	1	-
Imposto sobre propriedade - Tributação de Melhorias	20	17	21
Imposto predial	5	4	5
Imposto sobre o valor do capital	2	1	2
Zonas tributárias subsidiadas	2	2	-
Imposto de Duas Alíquotas	1	1	1
Zona Empreendedora	1	-	1
Imposto sobre imóveis	-	-	-
Imposto sobre aluguel de Imóveis	-	-	-
Tributação gradual sobre propriedade	1	1	1
Sistema de avaliação de três Impostos	-	-	-
Total de abordagens	70	57	58

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Da amostra original de 107 artigos, após a seleção daqueles que abordaram a temática da área central, apenas 45 remaneceram. Salienta-se que onde foram constatadas mais de uma abordagem e tipologia de aplicação de imposto, considerou-se o uso de mais de uma abordagem e tipologia de aplicação de imposto, em um mesmo artigo na sua contabilização.

A temática da área central totalizou 70 abordagens, das quais as de maior destaque corresponderam aos estudos que pesquisaram acerca do imposto sobre propriedade - tributação de melhorias (20), seguido pelo imposto sobre o valor do solo (9), uso do solo financiando os serviços públicos (9) e imposto territorial (8).

Os estudos que trataram sobre a expansão urbana como um dos fatores que influem no declínio da área central contabilizaram 57 abordagens, dentre as quais, as tipologias mais contabilizadas foram: imposto sobre propriedade - tributação de melhorias (17); imposto territorial (8); imposto sobre o valor do solo (7); e uso do solo financiando os serviços públicos (7).

Quanto aos estudos que discorreram sobre a influência do imposto aplicado no declínio da área central, esses perfizeram 58 abordagens, obtendo maior evidência o imposto sobre propriedade - tributação de melhorias (21), acompanhado pelo imposto sobre o valor do solo (9) e imposto territorial (8).

As abordagens contabilizadas na tabela 14 indicam impostos que tanto podem ser apontados pelos autores dos estudos que compõem a amostra como fatores do declínio da área central, como podem ser soluções para a problemática da deteriorização destas áreas.

Para melhor discorrer sobre isso fez-se necessário analisar a principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos apontados como fator do declínio da área central, dando origem à concepção da tabela 15. Teve como base a amostra de 45 artigos que também tratam da temática da área central, dos quais 31 artigos apontam que a incidência do imposto é fator da problemática e deteriorização da área central. Ambas as amostras são remanescentes dos 107 artigos que compõem a base original do presente estudo.

Dentre os 31 artigos, a principal incidência correspondeu ao imobiliário, predial, incentivo e melhorias, com 27 citações, e nos quais as tipologias mais contabilizadas foram: o imposto sobre propriedade - tributação de melhorias (17), seguida do imposto predial (6).

Tabela 15 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos apontados como fator do declínio da área central

Principal Incidência	Tipologia de Aplicação
Territorial, Solo e Uso do Solo (4)	Imposto Territorial (2)
	Imposto sobre o aluguel do solo (2)
Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias (27)	Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias (17)
	Imposto predial (6)
	Imposto sobre o valor do capital (1)
	Sistema de avaliação de três impostos (1)
	Imposto de Duas Alíquotas (1)
	Tributação gradual sobre propriedade (1)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

O imposto sobre propriedade - tributação de melhorias e o imposto predial correspondem, respectivamente, a 54,8% e 19,4% da amostra de 31 artigos, apontando que a incidência do imposto é um dos fatores da problemática e deteriorização da área central.

Dentre estes artigos, há artigos que se destacaram como influentes, sendo listados na tabela 7. Menciona-se, a seguir, as contribuições destes autores sobre a tipologia de imposto aplicada e o declínio da área central. A pesquisa restringiu-se ao imposto sobre propriedade - tributação de melhorias, tendo em vista que apenas este se apresenta entre os estudos mais citados de acordo com os seus indicadores *Citing Articles* do *Web of Science*.

Segundo Bourassa (1990), o imposto sobre a propriedade na cidade central inibe o consumo habitacional exatamente da maneira que um imposto especial sobre qualquer mercadoria inibe seu consumo. Isso leva à previsão de que o imposto sobre a propriedade

diminuirá o consumo de propriedade residencial no centro da cidade em relação ao consumo suburbano.

Hartzok (1997) defende que o imposto sobre edifícios seja reduzido, dando assim aos proprietários o incentivo para construir, manter e melhorar suas propriedades; e que o imposto sobre o valor dos terrenos seja aumentado, desestimulando a especulação imobiliária e incentivando o desenvolvimento das áreas subutilizadas. Esse deslocamento da carga tributária promove um uso mais eficiente da infraestrutura urbana (como estradas e esgotos), diminui a pressão para a expansão urbana e garante uma difusão mais ampla dos benefícios do desenvolvimento para a comunidade como um todo.

Segundo Brueckner e Kim (2003), o imposto sobre a propriedade pode ser visto como um imposto cobrado a alíquotas iguais sobre a terra e o capital incorporado nas estruturas. Embora a parcela de terra do imposto sobre a propriedade não tenha efeito sobre a alocação de recursos em um cenário estático, o imposto sobre o capital (ou seja, melhorias) tende a diminuir o nível de equilíbrio das melhorias escolhidas pelo desenvolvedor. Assim, a terra é desenvolvida de forma menos intensiva sob a tributação da propriedade do que sob um imposto puro sobre a terra, em que a taxa de melhorias é fixada em zero.

Nechyba e Walsh (2004) abordam que em um nível mais local, o uso de impostos sobre a propriedade, em oposição aos impostos puros sobre a terra que não melhoram a terra, fornece incentivos para o desenvolvimento de baixa densidade em um modelo de cidade monocêntrica.

Song e Zenou (2006) destacam que o imposto sobre a propriedade pode ser uma das causas potenciais da expansão urbana. O imposto sobre a propriedade pode ser visto como um imposto cobrado a taxas iguais sobre a terra e o capital incorporado nas estruturas; enquanto, em um imposto puro sobre a terra, o imposto sobre o capital (ou seja, melhorias) é definido como zero.

Hess e Almeida (2007), em seu estudo sobre a área metropolitana de Buffalo, apontaram que partir de 2001/2002, os valores dos imóveis residenciais saltaram 22 por cento em 4 anos, enquanto as avaliações comerciais aumentaram apenas 2 por cento. Os padrões tornaram-se arraigados e agora afetam negativamente os valores das propriedades em toda a cidade, que estão ainda mais deprimidos por uma expectativa de pouco crescimento, resultando em prejuízo à competitividade da região na atração de empresas e residentes.

A principal ideia defendida por Bourassa (1990), Hartzok (1997), Brueckner e Kim (2003), Nechyba e Walsh (2004), Song e Zenou (2006) é que taxar a propriedade e suas melhorias retira do solo urbano a oportunidade de alcançar o seu uso pleno, aumentando os custos da sua manutenção, gerando fuga de habitantes e negócios para áreas suburbanas e, como

consequência, a expansão urbana, o desadensamento e a deteriorização de áreas infraestruturadas, incluindo-se dentre elas as áreas centrais, influenciando-lhes na sua competitividade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano são um tema consolidado no campo das finanças públicas. Entretanto, novas combinações para suas aplicações associadas ao uso do solo, principalmente, requerem melhor aprofundamento quanto aos resultados obtidos ou possibilitam novos arranjos para solucionar problemas antigos, a exemplo da decadência de áreas infraestruturadas, como as áreas centrais das cidades.

A principal contribuição do presente artigo à literatura, constitui-se na categorização das publicações científicas sobre os métodos de tributação e captura de valor do solo e sua influência na decadência dos centros das cidades, no período de 1968 a 2018, extraídas dos periódicos internacionais mais relevantes. Nesta revisão sistemática, demonstraram-se ausências de abordagens ou indisponibilidade destas publicações científicas nas bases oficiais pesquisadas, dentro das classificações estabelecidas, em diferentes épocas. Tal fato pressupõe pesquisas que se aprofundem para o melhor registro da memória do processo de construção do conhecimento sobre o tema, suas repercussões nas finanças públicas, no ambiente de negócios e competitividade das áreas centrais das cidades.

O presente artigo também contribui ao oferecer uma perspectiva diferenciada do tema, ao estabelecer relações com a decadência das áreas centrais, e ao emergir também como fator, apontado como negativo à competitividade das áreas centrais, na teoria de Porter (1995, 1997). Ao trabalhar com uma base construída de produções científicas classificadas como relevantes, nos últimos 50 anos, respondeu-se às seguintes questões: quais as principais características das publicações científicas que abordam os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano? Há relação entre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano com a decadência das áreas centrais das cidades? Em caso afirmativo, quais os tipos de tributação e captura de valor do solo urbano associados à decadência destas áreas? Como a tributação e captura de valor do solo urbano impactam na competitividade das áreas centrais nos aspectos estabelecidos por Michael Porter (1995, 1997)?

Em resposta ao primeiro questionamento, o estudo provê à literatura sobre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, a caracterização dos artigos científicos e publicações pesquisadas, sendo esta, sumariamente descrita a seguir: a década com maior

volume de produção científica é entre os anos de 2008 e 2018; quanto à qualificação das publicações, 49% correspondem à qualificação B1, enquanto A1 e A2, equivalem juntas a 51%; o periódico mais recorrente da amostra é o *American Journal of Economics and Sociology*, com 36% da amostra, com a pontuação de 37 no *H Index Scopus* e 0,455 no *InCites Journal Citation Reports* (JCR); na abordagem metodológica, 50% dos artigos empregaram a metodologia teórica, seguidas de 28% empíricas e 21% teórico-empíricas; na técnica de pesquisa, 40% dos artigos utilizaram a técnica quali-quantitativa, 32% utilizaram a técnica qualitativa e 28% utilizaram a quantitativa; o nível de pesquisa mais empregado correspondeu à explicativa/causal com 60,7%; na fonte de coleta de dados e no delineamento da pesquisa houve a prevalência da pesquisa documental, com 48,6% e 52,3, respectivamente; os teóricos mais citados que se destacaram foram Henry George e Dick Netzer, com 28 e 22 citações, nessa ordem; a principal incidência do imposto foi a territorial, solo e uso do solo, com 88 artigos; e o imposto mais citado foi o Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias, com 39 artigos.

Quanto aos outros questionamentos, a pesquisa coopera com a literatura sobre os tipos de tributação e captura de valor do solo urbano associados à decadência das áreas centrais ao trazer os seguintes resultados: da amostra original de 107 artigos, após a seleção daqueles que abordaram a temática da área central, apenas 45 remanesceram, dos quais 31 artigos apontam que a incidência do imposto é um dos fatores geradores da problemática e decadência da área central. Destes últimos, as tipologias que se sobressaem são os impostos sobre propriedade - tributação de melhorias (17) e predial (6), que correspondem, respectivamente, a 54,8% e 19,4% dos estudos que compõem esta amostra.

Autores de artigos influentes como Bourassa (1990), Hartzok (1997), Brueckner e Kim (2003), Nechyba e Walsh (2004), Song e Zenou (2006), Song e Zenou (2006) defendem em seus estudos que taxar a propriedade e suas melhorias retira do solo urbano a oportunidade de alcançar o seu uso pleno, aumentando os custos da sua manutenção, gerando fuga de habitantes e negócios para áreas suburbanas e, como consequência, impulsionando a expansão urbana, o desadensamento e a deteriorização de áreas infraestruturadas, incluindo-se dentre elas as áreas centrais, influenciando-lhes na sua competitividade.

Segundo Liñán e Fayolle (2015), a análise de citações é um instrumento poderoso que distingue os artigos mais influentes em um campo de pesquisa. Na presente pesquisa foram identificados 42 estudos científicos influentes, destes, 18 abordavam também a temática das áreas centrais. Os artigos foram classificados em 4 grupos, sendo 2 associados à orientação primária estabelecida pela base do *Lincoln Institute*: imposto do valor do solo e captura de valor

do solo, e mais dois grupos que foram identificados de acordo com o foco de alguns dos trabalhos que compõem a amostra do presente estudo, sendo eles: a expansão urbana e o uso do solo financiando serviços públicos.

A categorização em grupos aqui apresentada será de utilidade para futuras pesquisas, pois, possibilita compreender os diferentes subtemas e como eles se relacionam na construção do tema principal. Essa categorização viabilizou quantificar as lacunas existentes na produção científica, oportunizando novas abordagens e estudos, viabilizou também integrar grupos usando diferentes métodos, como projetos de pesquisas empíricas.

Esse estudo também traz implicações importantes para os formuladores de políticas públicas, que podem encontrar material relevante, fruto da construção de conhecimento científico, para repensar, melhorar e incrementar a arrecadação das finanças públicas possibilitando investimentos em infraestrutura e boa prestação de serviços públicos. Porém, faz-se necessário, como apresentado na presente pesquisa, atentar para o fato de que a definição da incidência e a tipologia da tributação a ser aplicada no solo, principalmente no solo infraestruturado, pode influenciar na expansão urbana, trazendo impactos econômicos, sociais e ambientais às cidades, e às suas respectivas áreas centrais.

Vale ressaltar que este estudo apresenta limitações, associadas à metodologia empregada, pois no método de pesquisa bibliográfica pode-se não ter encontrado e compilado todos os artigos científicos que tratam sobre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e em especial, os relacionados à decadência das áreas centrais. Também é necessário reconhecer que apesar de todos os cuidados tomados, os pesquisadores reconhecem sua subjetividade em relação à classificação dos artigos e que os métodos bibliométricos induzem a restrições (LIÑÁN; FAYOLLE, 2015).

Traz-se aqui, portanto, a oportunidade para o desenvolvimento de pesquisas empíricas de aprofundamento sobre a relação entre métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e os aspectos relacionados à competitividade de áreas centrais, a fim de demonstrar o impacto dos impostos sobre propriedade - tributação de melhorias e predial na competitividade destas áreas. Além disso, também é possível explorar novas formas de incremento da arrecadação pública associadas ao uso do solo urbano, pois para Rodríguez e Mojica (2009), a captura de valor representa uma abordagem alternativa de recuperação de custo de capital que não foi totalmente explorada e examinada para financiar investimentos em transporte público. Estes estudos poderiam enriquecer a construção de conhecimento sobre a tributação e captura de valor do solo urbano, e inspirar políticas públicas que auxiliem na criação de riqueza, baseada no bem mais precioso de uma cidade, o solo urbano.

REFERÊNCIAS

- AGAPOS, A. M.; DUNLAP, P. R. Elimination of Urban Blight Through Inverse Proportional Ad Valorem Property Taxation. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 2, p. 143-152, 1973.
- ALWITT, L.; DONLEY, T. Retail stores in poor urban neighborhoods. **Journal of Consumer Affairs**, v.31, n.1, p. 139-164, 1997.
- AHENE, R. A. Land-Value Taxation Around the World: Nations of Eastern Africa. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 273-298, 2000.
- ANDELSON, R. V. On Separating the Landowner's Earned and Unearned Increment: A Georgist Rejoinder to F. A. Hayek. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 1, p. 109-117, 2000.
- BACKHAUS, J. G.; KRABBE, J. J. Henry George's Theory and an Application to Industrial Siting. **International Journal of Social Economics**, v. 15, n. 3/4, p. 103 – 119, 1988.
- BAER, S.; IHRKE, D. The Local Political Economy of Inner City Neighborhoods: Theory and Application. **Public Administration Quarterly**, v. 28 n. 1, p. 47-69, 2004.
- BAILS, D. Two Municipal Revenue Sources Contrasted: The Land Value Tax and the Property Tax. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 2, p. 187-199, 1974.
- BATES, T. Small Business Viability In The Urban Ghetto. **Journal of Regional Science**, v. 29, n. 4, p. 625–643, 1989.
- BATES, T. Response: Michael Porter's Conservative Urban Agenda Will Not Revitalize America's Inner Cities: What Will? **Economic Development Quarterly**, v. 11, n. 1, p. 39-47, 1997.
- BATES, T.; ROBB, A. Analysis of Young Neighborhood Firms Serving Urban Minority Clients. **Journal of economics and business**, v.60, n. 1, p.139-148, 2008.
- BATES, T. Alleviating the Financial Capital Barriers Impeding Business Development in Inner Cities. **Journal of the American Planning Association**, v. 76, n. 3, p. 349-362, 2010.
- BATT, H. W. Value Capture as a policy tool in transportation economics: an exploration in public finance in the tradition of Henry George. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 60, n. 1, p. 195-228, 2001.
- BENTICK, B. L. The Economic Effects (Neutrality) of Taxes on Land: They Depend Neither on Non-Pecuniary Returns Nor on Capital Market Imperfections. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 3, p. 369-371, 1997.
- BENTICK, B. L. The Impact of Taxation and Valuation Practices on the timing and Efficiency of Land Use. **Journal of Political Economy**, v. 87, n. 4, p. 859-968, 1979.
- BOURASSA, S. C. Land Value Taxation and Housing Development Effects of the Property Tax Reform in Three Types of Cities. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 49, n. 1, p. 101-112, 1990.
- BOURASSA, S. C. Economic Effects of Taxes on Land: A Review. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 51, n. 1, p. 109-113, 1992.
- BRASIL, Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. **Sistema Tributário Nacional**, Brasília, DF, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172Compilado.htm>. Acesso em: 31 mai. 2021., Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967. **Zona Franca de Manaus**, Brasília, DF, 1967. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0288.htm>. Acesso em: 01 jun. 2021., **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 31 mai. 2021., Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**, Brasília, DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em:

31 mai. 2021.

BROWN, J. B. The Incidence of Property Taxes Under Three Alternative systems in Urban Areas in New Zealand. **National Tax Journal**, v. 21, n. 3, p. 237-252, 1968.

BRUECKNER, J. K.; KIM, H. Urban Sprawl and the Property Tax. **International Tax and Public Finance**, v. 10, n. 1, p. 5-23, 2003.

BRUECKNER, J. K. A Modern Analysis of the Effects of Site Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 39, n. 1, p. 49-58, 1986.

BUTLER, J. S. Entrepreneurship and The Advantages of The Inner City: How to Augment the Porter Thesis. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 39-49, 1995.

CASHIN, S. D. Public Subsidies and the Role of Suburbanization in Urban Economic Development: A Reply to Timothy Bates. **Economic Development Quarterly**, v. 14, n. 3, p.243-248, 2000.

CASCAJO, R.; OLVERA, L. D.; MONZON, A.; Plat, D.; Ray, J. Impacts of the economic crisis on household transport expenditure and public transport policy: Evidence from the Spanish case. **Transport Policy**, v. 65, p. 40-50, 2018.

CHAMPION, T. Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. **Handbook of Urban Studies**, London: Sage, p. 143–161, 2001.

CHERNICK, H.; LANGLEY, A.; RESCHOVSKY, A. Revenue Diversification and The Financing of Large American Central Cities. **Public Finance & Management**, v. 11, n. 2, p. 138-159, 2011.

COHEN, M.P. Land Value Taxation Around the World: Mexico. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 129-137, 2000.

COLLIS, C.; FELTON, E.; GRAHAM, P. Beyond the Inner City: Real and Imagined Places in Creative Place Policy and Practice. **Information Society**, v. 26, n. 2, p. 104-112, 2010.

CONNELLAN, O.; LICHFIELD, N. Land Value Taxation Around the World: Great Britain. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n.5, p. 239-258, 2000.

CORD, S. The Role of the Graded Tax in Urban Redevelopment: A Case Study of Lancaster, Pa. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 29, n. 3, p. 321-328, 1970.

CORD, S. Tax Reform and Urban Renewal. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 30, n. 4, p. 395-396, 1971.

CORD, S. How Much Revenue Would a Full Land Value Tax Yield? **American Journal of Economics and Sociology**, v. 44, n. 3, p. 279-293, 1985.

CUDDINGTON, J. T. Estimating Impacts of a Property Tax Reform. **Land Economics**, v. 54, n. 3, p. 362-372, 1978.

DALVI, M. Value Capture as a Method of Financing Rail Projects: Theory and Practice, In Readings in Indian Railway Finance, K.B. Verma, Ed., **Academic Foundation Publishing**, New Delhi, India, 1998.

DEKKER, R.; CONTRERAS, J. F.; MEIJER, Albert. The Living Lab as a Methodology for Public Administration Research: a Systematic Literature Review of its Applications in the Social Sciences. **International Journal of Public Administration**, v. 43 n. 14, p. 1207-1217, 2020.

DIMASI, J. A. The Effects of Site Value Taxation in an Urban Area: A General Equilibrium Computational Approach. **National Tax Journal**, v. 40, n. 4, p. 577-590, 1987.

DOUGLAS, R.W., Jr. Site Value Taxation and Manvel's Land Value Estimates. **American Journal of Economics and Sociology**. v. 37, n. 2, p. 217-223, 1978.

ECKART, W. The Neutrality of Land Taxation in an Uncertain World. **National Tax Journal**, v. 36, n. 2, p. 237-241, 1983.

ENGLAND, R. W.; ZHAO M. Q. Assessing the Distributive Impact of a Revenue-Neutral Shift from a Uniform Property Tax to a Two-Rate Property Tax with a Uniform Credit. **National Tax Journal**, v. 58, n. 2, p. 247-260, 1983.

FAINSTEIN, S.S.; GRAY, M. Economic Development Strategies for The Inner City: The Need

- for Governmental Intervention. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 29-38, 1995.
- FALCOCCHIO, J. C.; MALIK, A.; KONTOKOSTA, C. E. A data-driven methodology for equitable value-capture financing of public transit operations and maintenance. **Transport Policy**, v. 66, p. 107-115, 1983.
- FANE, G. The Incidence of a Tax on Pure Rent: The Old Reason for the Old Answer. **Journal of Political Economy**, v. 92, n. 2, p. 329-333, 1984.
- FELDSTEIN, M. The Surprising Incidence of a Tax on Pure Rent: A New Answer to an Old Question. **Journal of Political Economy**, v. 85, n. 2, p. 349-360, 1977.
- FOLDVARY, F. E. Land Rent as a Tax: The taxes we pay can include some of the rent. Progress: insights that matter, 2016. Disponível em: <<https://www.progress.org/articles/land-rent-as-a-tax>>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- FOLLAIN, J.R. Land Versus Capital Value Taxation: A General Equilibrium Analysis. **National Tax Journal**, v. 39, n. 4, p. 451-470, 1986.
- FURTADO, F. Recuperação de mais-valias fundiárias urbanas na América Latina: debilidade na implementação, ambigüidades na interpretação. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), **Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo**, 1999.
- FURTADO, F. Land Value Taxation Around the World: Colombia. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 97-110, 2000.
- FURTADO, F. Valorização do Solo Urbano e Adequação de Instrumentos de Intervenção: Aplicando os Preceitos do Estatuto da Cidade. **Anais do X Encontro Nacional da ANPUR**, 2003.
- FUSFELD, D. R. The Basic Economics of the Urban and Racial Crisis. **The Review of Black Political Economy**, v. 1, n. 1, p. 58-83, 1970.
- GAFFNEY, M. Land Rent, Taxation and Public Policy: Taxation and the Functions of Urban Land Rent. **Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 1, p. 17-34, 1973.
- GAFFNEY, M. Equity Premises and the Case for Taxing Rent. *American Economic Review*. v. 82, n. 2, p. 274-279, 1992.
- GAFFNEY, M. Land Rent, Taxation, and Public Policy: The Sources, Nature and Functions of Urban Land Rent. **Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 3, p. 241-257, 1972.
- GERMÁN, L.; BERNSTEIN, A. E. Land Value Return: Tools to Finance Our Urban Future. Policy Brief. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2020.
- GERSTEIN, F. S. Land Value Taxation Around the World: Argentina. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 49-64, 2000.
- GROSSKOPF, S. The Revenue Potential of a Site Value Tax: Extension and Update of a General Equilibrium Model with Recent Empirical Estimates of Several Key Parameters. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 40, n. 2, p. 207-215, 1981.
- GWARTNEY, J. T.; TIDEMAN, N. The Jerome Levy Economics Institute Conference: Land, Wealth, and Poverty. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 55, n. 3, p. 349-456, 1996.
- HAASE, A.; HERFERT, G.; KABISCH, S.; STEINFÜHRER, A. Reurbanizing Leipzig (Germany): Context Conditions and Residential Actors (2000–2007). **European Planning Studies**, v. 20, n. 7, p. 1173-1196, 2012.
- HAQUE, M. M.; CHIN, H. C.; DEBNATH, A. K. Sustainable, safe, smart—three key elements of Singapore’s evolving transport policies. **Transport Policy**, v. 27, p. 20-31, 2013.
- HARRISON, B. The politics and economics of the urban enterprise zone proposal: a critique. **International Journal of Urban & Regional Research**, v. 6, n. 3, p. 422-428, 1982.
- HARTZOK, A. Pennsylvania's Success with Local Property Tax Reform: The Split Tax Rate. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 2, p. 205-213, 1997.
- HENDERSON, S.; BOWLBY, S.; RACO, M. Refashioning Local Government and Inner-city

- Regeneration: The Salford Experience. **Urban Studies**, v. 44, n. 8, p. 1441-1463, 2007.
- HILL, E. W.; BRENNAN, J. America's Central Cities and the Location of Work. **Journal of the American Planning Association**, vol. 71, n. 4, p. 411-432, 2005.
- KAMRUZZAMAN, M.; WOOD, L.; HINE, J.; CURRIE, G.; GILES-CORTI, B.; TURRELL, G. Patterns of social capital associated with transit oriented development. **Journal of Transport Geography**, v. 35, p. 144-155, 2014.
- KOCHANOWSKI, P. S. Site Value Taxation in a Declining City. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 50, n. 1, p. 45-58, 1991.
- LAM, A. H. S. Land Value Taxation Around the World: Republic of China (Taiwan). **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 327-337, 2000.
- LEINBACH, I. R. Transport and Third World development: Review, issues, and prescription. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 29, n. 5, p. 337-344, 1995.
- LEVY, J. Land Rent, Ethics, and Capitalism's Gestational Crisis: A Jerome Levy Economics Institute Paper. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 1, p. 31-40, 1997.
- LIÑÁN, F.; FAYOLLE, A. A systematic literature review on entrepreneurial intentions: citation, thematic analyses, and research agenda. **International Entrepreneurship and Management Journal**, v. 11, p. 907-933, 2015.
- LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY AND MINNESOTA CENTER FOR FISCAL EXCELLENCE. 2018. 50-State Property Tax Comparison Study. Cambridge, MA: **Lincoln Institute of Land Policy and Minnesota Center for Fiscal Excellence**. <https://www.lincolninst.edu/publications/other/50-state-property-tax-comparison-study-2>.
- LINDHOLM, R.W. Twenty-one Land Value Taxation Questions and Answers. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 2, p. 153-164, 1972.
- MASCENA, K. M. C.; FIGUEIREDO, F. C.; BOAVENTURA, J. M. G. Clusters e APL's: Análise Bibliométrica das Publicações Nacionais no Período de 2000 a 2011. **RAE: Revista de Administração de Empresas**, v. 53, n. 5, p. 454-468, 2013.
- MIESZKOWSKI, P. The Property Tax: An Excise Tax or a Profits Tax?. **Journal of Public Economics**, v.1, n. 1, p. 73-96, 1972.
- MIESZKOWSKI, P., ZODROW, G. R. Taxation and the Tiebout Model: The Differential Effects of Head Taxes, Taxes on Land Rents, and Property Taxes. **Journal of Economic Literature**, v. 27, n. 3, p. 1098-1147, 1989.
- MILLS, D. E. The Non-Neutrality of Land Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 34, n. 1, p. 125-129, 1981.
- MULLEY, C.; TSAI, C. When and how much does new transport infrastructure add to property values? Evidence from the bus rapid transit system in Sydney, Australia. **Transport Policy**, 51, p. 15-23, 2016.
- NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, Engineering, and Medicine. 2016. Guide to Value Capture Financing for Public Transportation Projects. Washington, DC: **The National Academies Press**. <https://doi.org/10.17226/23682>.
- NECHYBA, T. J.; WALSH, R. (2004). Urban Sprawl. **Journal of Economic Perspectives**, v. 18, n. 4, p. 177-200, 2016.
- NETZER, D. On Modernizing Local Public Finance: Why Aren't Property Taxes in Urban Areas Being Reformed into Land Value Taxes. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 43, n. 4, p. 497-501, 1984.
- NEUNER, E. J.; POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. The Impact of a Transition to Site-Value Taxation on Various Classes of Property in San Diego. **Land Economics**, v. 50, n. 2, p. 181-185, 1974.
- OATES, W. E.; SCHWAB, R. M. The Impact of Urban Land Taxation: The Pittsburgh Experience. **National Tax Journal**, v. 50, n. 1, p. 1-21, 1997.
- OWEN, M. S.; THIRSK, W R. Land Taxes and Idle Land: A Case Study of Houston. **Land Economics**, v. 50, n. 3, p. 251-260, 1974.

- PAYTON, S. B. The Impact of Property Assessment Standards on Property Tax Burden: An Examination of Systematic Bias in a Market Value Versus a Nonmarket Value Assessment Standard. **Public Finance Review**, v. 40, n. 5, p. 584-613, 2012.
- PEDDLE, F. K. Principal Concepts in Henry George's Theory of Natural Law: A Brief Commentary on The Science of Political Economy. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 71, n. 4, p. 714-744. 2012.
- PHANG, S. Land Value Taxation Around the World: Hong Kong and Singapore. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 337-353, 2000.
- PODSAKOFF, P.; MACKENZIE, S.; BACHRACH, D.; PODSAKOFF, N. The influence of management journals in the 1980s and 1990s. **Strategic Management Journal**, v. 26, n. 5, p. 473-488, 2005.
- POLLOCK, R. L.; SHOUP D. C. The Effect of Shifting the Property Tax Base from Improvement Value to Land Value: An Empirical Estimate. **Land Economics**, v. 53, n. 1, 67-77, 1977.
- POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. Redistribution of Tax Liabilities Under Site-value Taxation: San Diego County. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 4, p. 413-426, 1972.
- PORTER, M. E. The competitive advantage of the inner city. **Harvard Business Review**, v. 73, n. 3, p. 55-71, 1995.
- PORTER, M. E. New strategies for inner-city economic development. **Economic Development Quarterly**, v. 11, n. 1, p. 11-27, 1997.
- PRENTICE, P. I. The Case of Taxing Location Values: A Memorandum for a Metropolis Considering Property Tax Reform. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 28, n. 2, p. 145-158, 1969.
- PRENTICE, P. I. Twelve Ways to Sell Property Tax Reform. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 1, p. 103-112, 1974.
- RODRÍGUEZ, D. A.; MOJICA, C. H. Capitalization of BRT network expansions effects into prices of non-expansion areas. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 43, p. 560-571, 2009.
- ROGERS, C. D.; GENT, M. J.; PALUMBO, G. M.; WALL, R. A. Understanding the Growth and Viability of Inner-City Businesses. **Journal of Developmental Entrepreneurship**, v. 6, n. 3, p. 237-254, 2001.
- RYBECK, W. Land Value Taxation Around the World: United States. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 37-83, 2000.
- SAUSE, G. G. Appraisal of the Property Tax. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 29, n. 1, p. 97-108, 1970.
- SAWICKI, D. S.; MOODY, M. Déjà-vu all over Again: Porter's Model of Inner-City Redevelopment. **The Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 75-94.
- SAZAMA, G.W.; DAVIS, H. Land Taxation and Land Reform. **Economic Development and Cultural Change**, v. 21, n. 4, p. 642-654, 1973.
- SCHWERHOFF, G.; EDENHOFER, O.; FLEURBAEY, M. Taxation of Economic Rents. **Journal of Economic Surveys**, v. 34, n. 2, p. 398-423, 2020.
- SIMMS, M. C.; ALLEN, W. J. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 213-219, 1995.
- SMITH, R.S. Land Prices and Tax Policy: A Study of Fiscal Impacts. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 37, n. 1, p. 1-69, 1978.
- SMOLKA, M. O.; AMBORSKI, D. Value Capture for Urban Development: An Inter-American Comparison. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2000.
- SMOLKA, M. O. Implementing Value Capture in Latin America: Policies and Tools for Urban Development. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2013.
- SONG, Y.; ZENOU, Y. Property tax and urban sprawl: Theory and implications for US cities.

- Journal of Urban Economics**, v. 60, n. 3, p. 519-534, 2006.
- STONE, G. W., Jr. Land Taxes and Ricardian Economic Growth. **Land Economics**, v. 50, n. 3, p. 301-305, 1974.
- STONE, G. W., Jr. Revenue Adequacy of Land Value Taxation. **Southern Economic Journal**, v. 41, n. 3, p. 442-449, 1975.
- STONE, G.W., Jr. Public Spending, Land Taxes and Economic Growth. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 34, n. 2, p. 113-126, 1975.
- STRASMA, J. Land Value Taxation Around the World: Chile. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 85-97, 2000.
- SUN, J.; CHEN, T.; CHENG, Z.; WANG, C.; NING, X. A financing mode of Urban Rail transit based on land value capture: A case study in Wuhan City. **Transport Policy**, v. 57, p. 59-67, 2017.
- TANG, S.; LO, H. K. The impact of public transport policy on the viability and sustainability of mass railway transit – The Hong Kong experience. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 42, p. 563-576, 2008.
- TIDEMAN, T. N. Integrating Land-Value Taxation with the Internalization of Spatial Externalities. **Land Economics**, v. 66, n. 3, p. 341-356, 1990.
- WASSERMAN, Louis et al. 2 The Essential Henry George. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 62, n. 5, p. 23-43, 2003.
- WELCH, R.B. Property Tax Developments: Modernization, Classification, Site Value Taxation. **National Tax Journal**. v. 29, n. 3, p. 322-327, 1976.
- WHITAKER, J. K. Henry George and Classical Growth Theory: A Significant Contribution to Modeling Scale Economies. **American Journal of Economics and Sociology**. v. 60, n. 1, p. 11-24, 2001.
- YAMASAKI, Y.; ANDELSON, R. V. Land Value Taxation Around the World: Japan. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 353-364, 2000.
- ZHONG, H.; LI, W. Rail transit investment and property values: An old tale retold. **TransportPolicy**, v. 51, p. 33-48, 2016.

1 ARTIGO II

ARTIGO II – MÉTODOS DE TRIBUTAÇÃO E CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO, E A COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES

RESUMO

À luz da teoria de Michael Porter (1995a), este artigo investiga como e em que grau há relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos referentes à competitividade dos centros das cidades. A pesquisa desenvolveu-se por meio da técnica de mapeamento cognitivo causal, baseada na metodologia de Harris (2009), composta pelas etapas: obtenção e seleção de dados e amostras, constituídas por artigos científicos; construção dos mapas causais; validação dos mapas causais por um conjunto de peritos; e elaboração do mapa causal final. Identificou-se nos valores de avaliação ponderada a maior relação de proximidade entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, com os seguintes aspectos: número de regras, permissões e regulamentos governamentais – municipal; zoneamento – zonas de incentivo; intensidade do uso do solo – densidade de pessoas; intensidade do uso do solo – densidade de negócios; e instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais. De maneira indireta, o vínculo de confinidade foi estabelecido com os subsequentes aspectos: expansão urbana – habitacional e comercial; patrimônio histórico e cultural; qualidade e manutenção do espaço público; acessibilidade – caminhabilidade; e capacidade da infraestrutura viária – acesso às rodovias. Mesmo prevalecendo uma avaliação negativa à competitividade do centro, os tributos e a captura de valor do solo urbano custeiam os serviços públicos. Entretanto, sua finalidade não deveria ser apenas arrecadatória, mas ter como propósito o cuidado com as pessoas, com os negócios e com a urbanidade territorial da área central. Para tal feito, os governos devem aplicar os instrumentos urbanísticos associando-os aos tributários.

Palavras-chave: estratégia; competitividade; decadência e competitividade do centro da cidade; impostos imobiliário, territorial, predial e sobre melhorias; captura de valor do solo urbano.

ABSTRACT

In light of the theory of Michael Porter (1995), this article investigates how and to what degree there is a relationship between the methods of taxation and urbanland valuecapture and aspects related to the competitiveness of city centers. The research was developed through the causal cognitive mapping technique, based on the Harris methodology (2009), consisting of the steps: obtaining and selecting data and samples, consisting of scientific articles; construction of causal maps; validation of causal maps by a group of experts; elaboration of the final causal map. It was identified in the weighted valuation values the greatest proximity relationship between the taxation methods and urban land valuecapture, with the following aspects: number of rules, permits and government regulations – municipal; zoning – incentive zones; land use intensity–people density; land use intensity – business density; and urban planning instruments associated with tax incentives. Indirectly, the bond of confinement was established with the following aspects: urban expansion – housing and commercial; historical and cultural heritage; quality and maintenance of public space; accessibility – walkability; and road infrastructure capacity – access to highways. Even prevailing a negative assessment of the inner-city competitiveness, taxes and urban land value capture defray public services. However, their purpose should not

be just tax collection, but its purpose is to care for people, businesses and the territorial urbanity of inner-city. To guarantee this, governments must apply urban planning instruments associating them to tax.

Keywords: strategy; competitiveness; decay and competitiveness of inner-city; real estate, land, property and improvement taxes; urban land value capture.

1 INTRODUÇÃO

A abordagem competitiva das áreas centrais urbanas, primeiramente proposta em 1995 por Michael Porter (1995a, 1997) no artigo *The competitive advantage of the innercity*, trouxe uma nova e instigante perspectiva sobre o tema, ao apontar que as políticas e programas voltados para a revitalização econômica das áreas centrais caíram nas armadilhas da redistribuição de riqueza.

Segundo Porter (1995a, 1997), a real necessidade - e a verdadeira oportunidade - é gerar riqueza por meio de um modelo econômico com a premissa de que as empresas localizadas nas áreas centrais devem ser lucrativas e posicionadas para competir em escala regional, nacional e até internacional, sendo capazes não apenas de servir a comunidade local, mas também de exportar bens e serviços para a economia circundante.

Em seu projeto de revitalização econômica das áreas centrais, Porter (1995a, 1997) visava criar empregos e negócios sustentáveis para beneficiar os moradores e empreendedores dessas áreas e defendia a ideia de que uma base econômica sustentável pode ser criada no centro da cidade, mas apenas como foi criada em outros lugares: por meio de iniciativas privadas e com fins lucrativos. Além de investimentos baseados no interesse econômico e na genuína vantagem competitiva - não através de políticas e programas de redistribuição de riqueza (PORTER, 1995a, 1997).

Para um melhor entendimento da discussão proposta neste artigo, faz-se necessário esclarecer os conceitos empregados aos termos áreas centrais e subúrbio, mas primeiramente para isso, esclarece-se as denominações relacionadas à dinâmica urbana, como: urbanização e suburbanização.

Para Champion (2001), a urbanização pode ser considerada como um processo contínuo, que há muito terminou ou que atualmente não é muito importante, mas pode sofrer um ressurgimento, talvez de forma cíclica. Ele é um processo de concentração da população e procede de duas formas: a multiplicação de pontos de concentração e o crescimento individual no tamanho da concentração.

Desde a década de 1950, a suburbanização passou a ser vista mais em termos de descentralização urbana (ou metropolitana), refletindo a mudança nos padrões de desenvolvimento da expansão, principalmente lateral, do 'núcleo' construído da cidade para uma penetração muito mais profunda da construção de casas num trajeto pendular do anel periférico (CHAMPION, 2001). Ou seja, a expansão urbana avançou primeiro para os bairros do entorno da área central da cidade do núcleo metropolitano, seguindo para os bairros mais

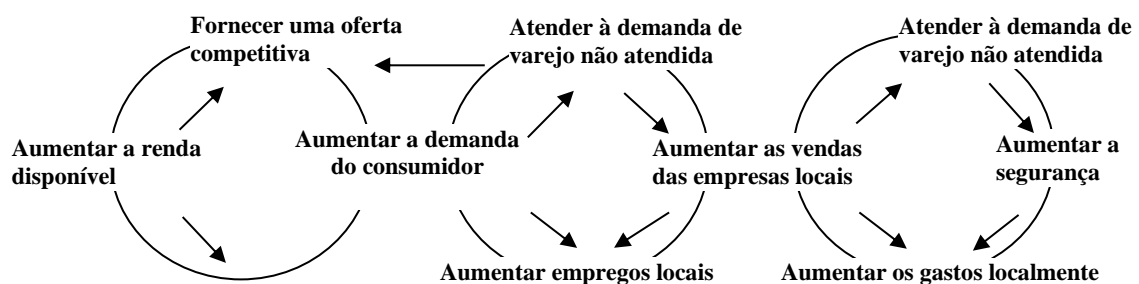
periféricos localizados às margens dos municípios limítrofes da região metropolitana, e por último, estendeu-se sobre o território dos municípios metropolitanos transformando suas áreas rurais em áreas urbanas, conectadas por uma infraestrutura, seja ela ferroviária ou rodoviária, de transporte de cargas e pessoas, que possibilita o movimento contínuo e pendular associado às atividades econômicas diárias, da periferia ao centro, e do centro à periferia.

Neste estudo utiliza-se o conceito de Bates (2010) para área central como se referindo ao núcleo de uma área urbana, que costuma possuir moradores com renda pessoal baixa e variável, baixas taxas de participação na força de trabalho e altas taxas de desemprego, ou seja, grupos minoritários ou minorias sociais e econômicas para alguns países, a exemplo dos Estados Unidos. Além disso, essas áreas centrais padecem de um sofrimento econômico generalizado com a saída de ativos comerciais e financeiros, e carecem, também, de investimentos em habitação e infraestrutura pública. São lugares pouco atraentes para os empreendedores que procuram lugares para investimentos; são, portanto, lugares de alto risco para operação de negócios.

O artigo *Initiative for a Competitive InnerCity* (ICIC), de Porter (1995a), define a área central como setores censitários urbanos que têm taxas de pobreza de pelo menos 20% e renda mediana não mais que metade da área estatística metropolitana “*metropolitan statistical area* (MSA)”, ou setores censitários urbanos que apresentam taxas de pobreza 50% mais altas que as MSA do entorno.

Para Porter (1995a, 1997), os centros das cidades possuem quatro importantes vantagens competitivas como locais de negócio: a localização estratégica, a integração com clusters regionais, a demanda do mercado local não atendida e os recursos humanos.

Figura 6 – Círculo virtuoso dos gastos do consumidor nas áreas de regeneração urbana



Fonte: Dixon (2005).

Dixon (2005), ao estudar o papel do varejo na regeneração urbana, trouxe uma adaptação do círculo virtuoso dos gastos do consumidor nas áreas de regeneração urbana, conforme mostrado na figura 6. Iniciado pelo ato de fornecer uma oferta competitiva e suprir a demanda de varejo não atendida no centro da cidade, cria-se um ciclo virtuoso que leva ao aumento da

renda disponível, demanda do consumidor, empregos locais, vendas comerciais, tráfego do consumidor, segurança e gastos locais.

Em 1995, as desvantagens elencadas por Porter (1995a, 1997) para a competitividade das áreas centrais foram: falta de segurança, infraestrutura deficitária, ausência de funcionários qualificados, bem como de habilidades de gestão, acesso ao capital, atitude, além de altos custos do solo urbano e edificação. Já em 1997, Porter (1995a, 1997) agregou novos aspectos como desvantagens às áreas centrais, sendo eles: a discriminação contra os moradores e empresários, altos impostos e custos de serviços públicos, dificuldade em encontrar seguro acessível, crime, infraestrutura de logística mal conservada, onerosos requisitos de licenciamento e regulamentações, poluição ambiental e um sistema fraco de educação e formação.

Outros estudiosos também realizaram pesquisas sobre a problemática relacionada à decadência das áreas centrais e a necessidade de programas e projetos de revitalização econômica dessas áreas. Dentre esses autores, destacam-se Rogers et al. (2001); Henderson et al. (2007); Bates (2010); Collis et al. (2010); Haase et al. (2012); Owen e Thirsk (1974); Prentice (1969); Fushfeld (1970); Cord (1971); Gaffney (1973); Douglas (1978); Hartzok (1997); Rybeck (2000); Cashin (2000); Batt (2001); Brueckner e Kim (2003); Nechyba e Walsh (2004); Song e Zenou (2006); Papa e Bertolini (2015); Vale (2015); Wey et al. (2016). Entretanto, acerca das desvantagens relacionadas ao ambiente regulatório e tributário estabelecido pelas políticas públicas apontadas por Porter (1995a, 1997), dentre a bibliografia existente, destacam-se Brown (1968), Orr (1968); Cord (1970), Lindholm (1972), Mieszkowski (1972), Popp e Sebold (1972), Agapos e Dunlap (1973), Bails (1974), Prentice (1974), Welch (1976), Pollock e Shoulp (1977), Smith (1978), Lindholm (1979), Cord (1985), Brueckner (1986), Dimasi (1987), Bourassa (1990), Kochanowski (1991), Bentick (1996), Gwartney e Tideman (1996), Oates e Schwab (1997), Hartzok (1997), Brueckner e Kim (2003), England e Zhao (2005), Hess e Almeida (2007), todos pertencentes à bibliografia anotada por Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), publicadas pelo *Lincoln Institute*, organização que aborda a tributação aplicada por governos para captura de valor dos investimentos públicos em diferentes períodos da história, sendo algumas das publicações associadas às áreas centrais ou à expansão urbana.

As ideias defendidas por Porter (1995a, 1997) apontam as desvantagens das áreas centrais das cidades, como: custos do solo urbano e edificação; altos impostos e custos de serviços públicos; onerosos requisitos de licenciamento e regulamentações. Sendo estas desvantagens associadas às metodologias de tributação e captura de valor estudadas na bibliografia publicada pelo *Lincoln Institute*, e a sua influência no declínio das áreas centrais e no processo de

expansão urbana, constituindo-se uma rica base para estudos.

1.1 Problema de pesquisa e objetivo

O problema de pesquisa consiste na carência de estudos que demonstrem a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades levantados por Michael Porter (1995a, 1997). A questão que norteia a pesquisa, visando atingir o objetivo proposto, é: como a tributação e captura de valor do solo urbano impactam na competitividade das áreas centrais nos aspectos estabelecidos por Michael Porter (1995, 1997)?

O presente estudo propõe-se a analisar a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos pertinentes à competitividade das áreas centrais das cidades, levantados por Michael Porter (1995a, 1997).

2 REVISÃO DA LITERATURA

A temática das áreas centrais das cidades e a teoria de Michael Porter (1995a, 1997) sobre a competitividade dessas áreas foi discutida, complementada e argumentada por artigos científicos posteriores, como exposto nas seções subsequentes, ao abordar as contribuições à temática na visão de outros autores, como também por Porter (1995a, 1997).

2.1 Contribuições à Temática das Áreas Centrais e Métodos de Tributação e Captura de Valor do Solo Urbano

Ao ser pesquisada a literatura científica das últimas décadas sobre a temática das áreas centrais, observa-se um consenso entre autores como Lindholm (1972), Agapos e Dunlap (1973), Gaffney (1973), Stone (1975), Harrison (1982), McCalmont (1976), Prentice (1969), Popp e Sebold (1972), Bails (1974), Owen e Thirsk (1974), Prentice (1974), Bourassa (1990), Bentick (1996), Hartzok (1997), Agapos e Dunlap (2000), Song e Zenou (2006), Hess e Almeida (2007), Gaffney (1972), e Loo et al. (2010) acerca dos centros, no aspecto da infraestrutura implantada ser capaz de acolher a demanda habitacional decorrente do crescimento populacional, ou seja, sua infraestrutura comporta o adensamento, sendo financeiramente o mais adequado para os governos locais, pois reduziria a necessidade crescente de investimentos públicos impulsionados pela expansão urbana, de modo que o adensamento de residentes tornaria a economia das áreas centrais mais vibrante, fomentando as atividades locais e a economia da área central.

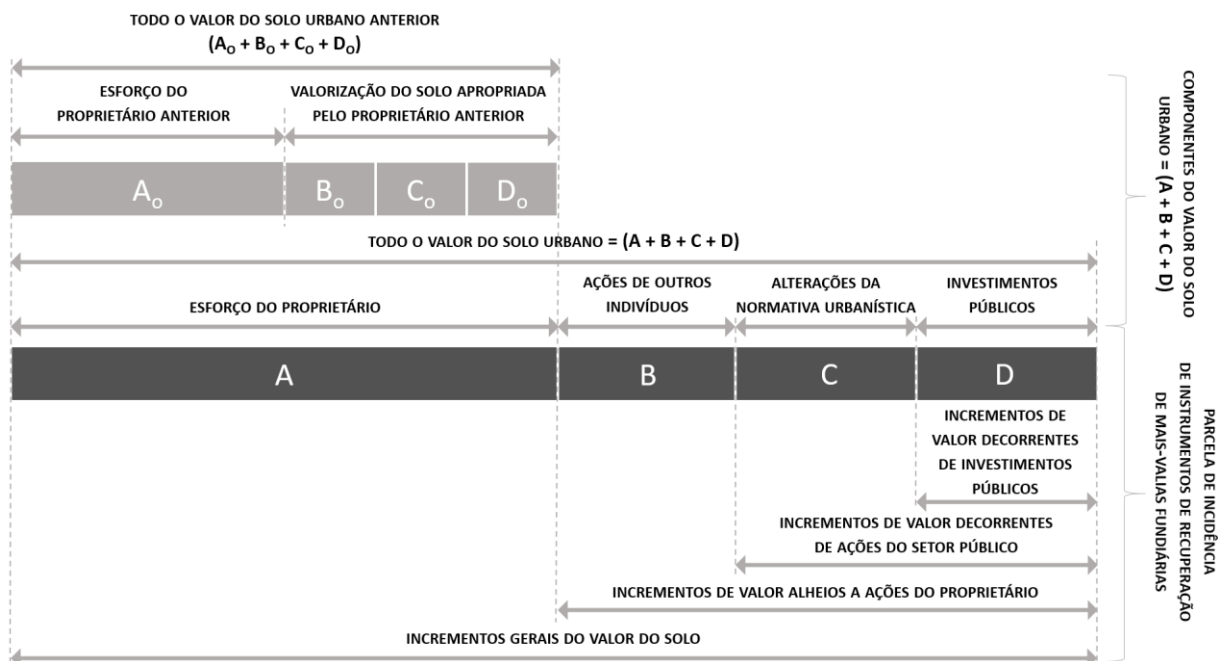
No entanto, em todas as áreas urbanas, o que é lucrativo em particular pode não ser socialmente desejável (OWEN; THIRSK, 1974). Supõe-se, portanto, que o desalinhamento entre o ideal de desenvolvimento urbano, social e econômico planejado pelos governos locais, a aquisição do imóvel desejado pela sociedade que se limita a sua capacidade econômica de investimento e os produtos concretizados e ofertados pelo mercado imobiliário, localizados onde gerarão mais lucro, são algumas das origens da decadência das áreas centrais e da expansão urbana.

Quanto ao estudo da temática dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, suas origens remontam ao século XIX, cuja obra *Progresso e Pobreza* (1879), de Henry George, baseada nos autores clássicos Adam Smith e David Ricardo, estruturou o Georgismo, que defendia o pertencimento e a distribuição igualitária a todos os membros da sociedade da renda econômica gerada pela terra, principalmente em localizações urbanas por serem mais valiosas, e dos recursos naturais existentes nela, recomendando a aplicação do imposto sobre o valor da terra, cujas receitas podem induzir na eliminação ou redução de outros impostos proporcionando eficiência econômica nas finanças públicas e justiça social.

Desde então, vários autores trataram do tema, gerando uma vasta bibliografia, cujo levantamento entre os anos de 1870 a 2013 foi anotado pelos autores Grote e Dye (2008) e Chapman (2015), e publicado pelo *Lincoln Institute*. Nesta bibliografia, há autores que defendem a otimização do uso solo urbano e o aumento da arrecadação de impostos, como resultado do incremento da tributação incidente sobre o solo urbano, em detrimento dos demais impostos sobre a propriedade urbana (CORD, 1970; LINDHOLM, 1972; POPP; SEBOLD, 1972; BAILS, 1974; PRENTICE, 1974; WELCH, 1976; POLLOCK; SHOUP, 1977; SMITH, 1978; LINDHOLM, 1979; NETZER, 1984; CORD, 1985; BRUECKNER, 1986; BOURASSA, 1990; GAFFNEY, 1992; GWARTNEY; TIDEMAN, 1996; OATES; SCHWAB, 1997; LEVY, 1997; BENTICK, 1997).

No entanto, na mesma bibliografia há autores que alertam sobre as consequências negativas advindas da tributação na propriedade urbana baseada, majoritariamente, no valor do solo, quando os impactos econômicos da oneração do solo podem desincentivar o ambiente de negócios ao aumentar os custos da manutenção da propriedade urbana infraestruturada, a exemplo das áreas centrais (NEUNER, et al., 1974; OWEN; THIRSK, 1974; STONE, 1974; STONE, 1975; WELCH, 1976; FELDSTEIN, 1977; DOUGLAS, 1978; MIESZKOWSKI; ZODROW, 1989; TIDEMAN, 1990; KOCHANOWSKI, 1991; BENTICK, 1996).

Figura 7 – Componentes do valor do solo urbano e incidência de instrumentos de captura de valor do solo



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Furtado (2003).

Diante dos diferentes posicionamentos, para aprofundarmos o melhor entendimento sobre os impactos dos impostos, taxas e instrumentos aplicados no solo urbano, faz-se necessário esclarecer os componentes do valor do solo e em quais deles incidem os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, ilustrados na figura 7. No Brasil, a captura de valor do solo urbano é também denominada como recuperação de mais-valias fundiárias.

Figura 8 – Motivações ou objetivos para a aplicação de instrumentos de captura de valor do solo urbano



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka e Amborski (2000).

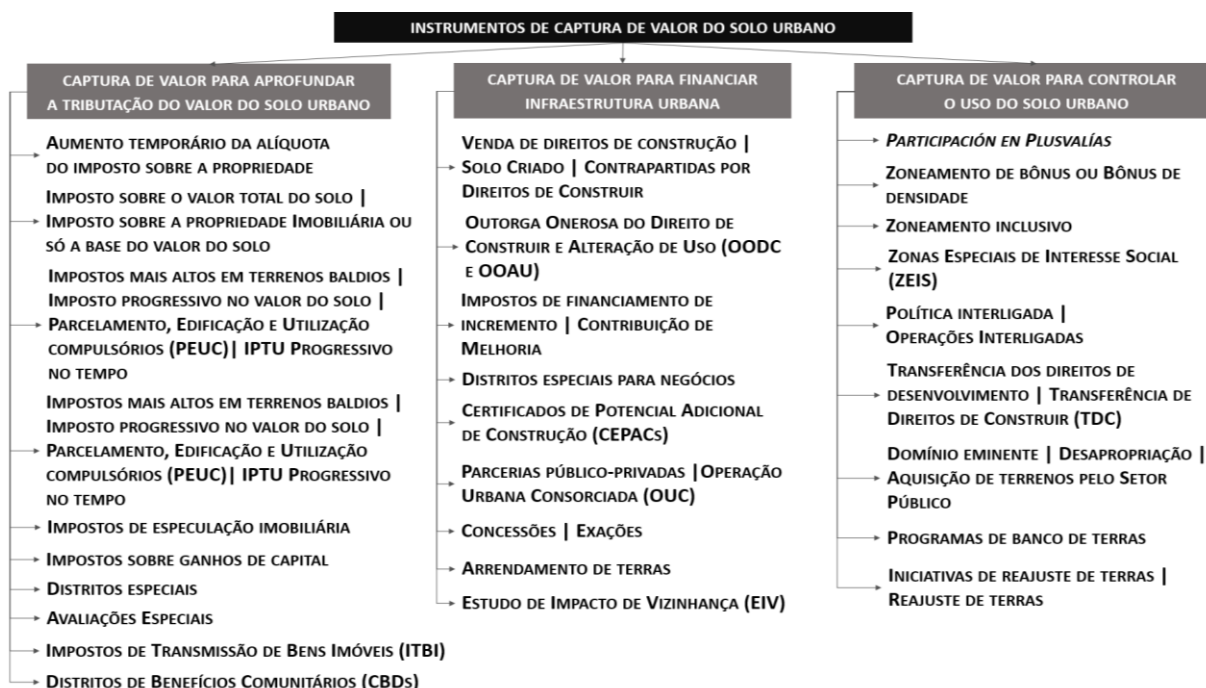
Quanto às motivações ou objetivos para a aplicação de instrumentos de captura de valor do solo apontados por Smolka e Amborski (2000), são de origem tributárias, fonte de recursos para investimentos em infraestrutura e controle do uso do solo urbano, como ilustrado na figura 8.

Dando prosseguimento, na figura 9 são mostrados os tipos de instrumentos de captura de valor do solo urbano a serem aplicados de acordo com os objetivos definidos por Smolka e Amborski (2000).

Já a classificação das categorias amplas de instrumentos para as políticas de captura de valor do solo urbano, definidas por Smolka e Amborski (2000), são:

- **Instrumentos fiscais (impostos e taxas):** exigem alguma forma de imposto ou taxa a ser paga pelo proprietário privado do imóvel urbano para facilitar a captura de valor para o setor público.
- **Instrumentos regulatórios:** contribuição “em espécie” de proprietários privados de imóveis urbanos para coletividade. Sua cobrança é decorrente de benefícios públicos que basicamente financiam o aumento do valor do solo privado.

Figura 9 – Instrumentos de captura de valor do solo urbano distribuídos nos objetivos estabelecidos por Smolka e Amborski (2000)

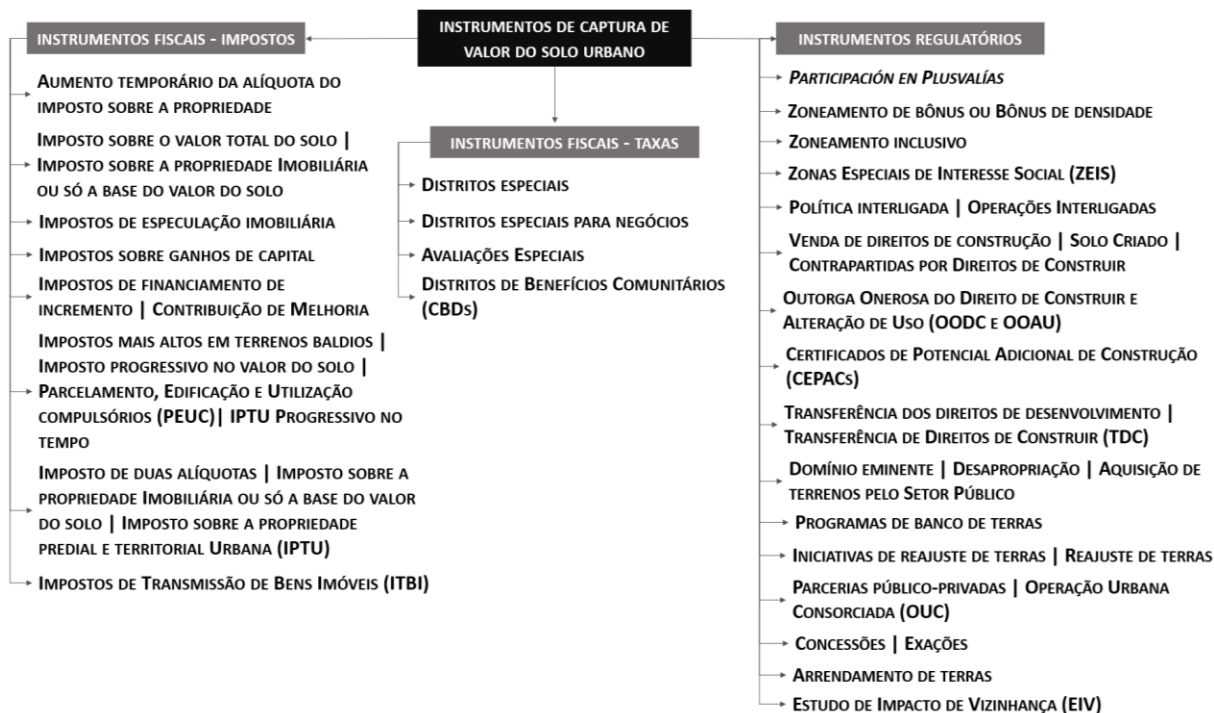


Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka e Amborski (2000).

A figura 9 é complementada pela figura 10, havendo nesta a demonstração da distribuição dos tipos de instrumentos para a captura de valor do solo urbano nas categorias amplas determinadas por Smolka e Amborski (2000).

E atendendo a categorização estabelecida por Smolka e Amborski (2000), traz-se no anexo B as definições dos instrumentos de captura de valor do solo a serem aplicados nas políticas tributária, fundiária e de desenvolvimento urbano.

Figura 10 – Instrumentos de captura de valor do solo urbano na classificação de Smolka e Amborski (2000)



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka e Amborski (2000).

Os instrumentos mais comuns disponíveis para captura de valor do solo urbano e as formas de utilização na América Latina, reunidos por Smolka (2013), e expostos no quadro 4 retratam as formas de incidência, as condições necessárias, as vantagens e as precauções necessárias para se obter sucesso na aplicação destes instrumentos.

Quadro 4 – Instrumentos disponíveis para recuperação de mais-valias do solo urbano

Instrumento	Incidência	Contexto	Processo de recuperação de mais-valias	Vantagens	Cuidados	Pré-condições
Aquisição de terrenos pelo Setor Público	ESC	Terrenos necessários para projetos públicos, tais como habitação popular	Captura de mudanças no valor do solo comparado ao de seu uso original	Investimentos públicos feitos antes do projeto	Decisões arbitrárias de juízes não preparados	Credenciar empresas de serviço público para participar do processo
Imposto sobre a propriedade Imobiliária ou só a base do valor do solo	EMC	Propriedades que se beneficiam de melhorias em toda a cidade	Alíquota imposta sobre o componente de valor do solo	Universalidade e regularidade	Componente solo versus edificação no valor da propriedade	Atualização contínua de mapas de valores e cadastros
Exações	NSV	Concessões públicas em novas incorporações	Compensação monetária ou em espécie	Flexibilidade permite considerar eventos imprevistos	Manipulação ou influência de agentes envolvidos	Estimativas dos lucros privados e impactos públicos
Contribuição de Melhoria	EMC	Provisão de obras públicas locais	Recuperar ou compartilhar custos	Os beneficiários contribuem para o projeto	Avaliação correta dos potenciais benefícios	Capacidade dos beneficiários de participar e de pagar
Transferência de Direitos de Construir	ESC	Interesse público em propriedades específicas	Compensação por meio de dotação de direitos em outras propriedades	Direitos de construir usados como moeda para financiar projetos públicos	Taxas de conversão corretas para os direitos de construir	Disponibilidade de direitos de construir na área transferida

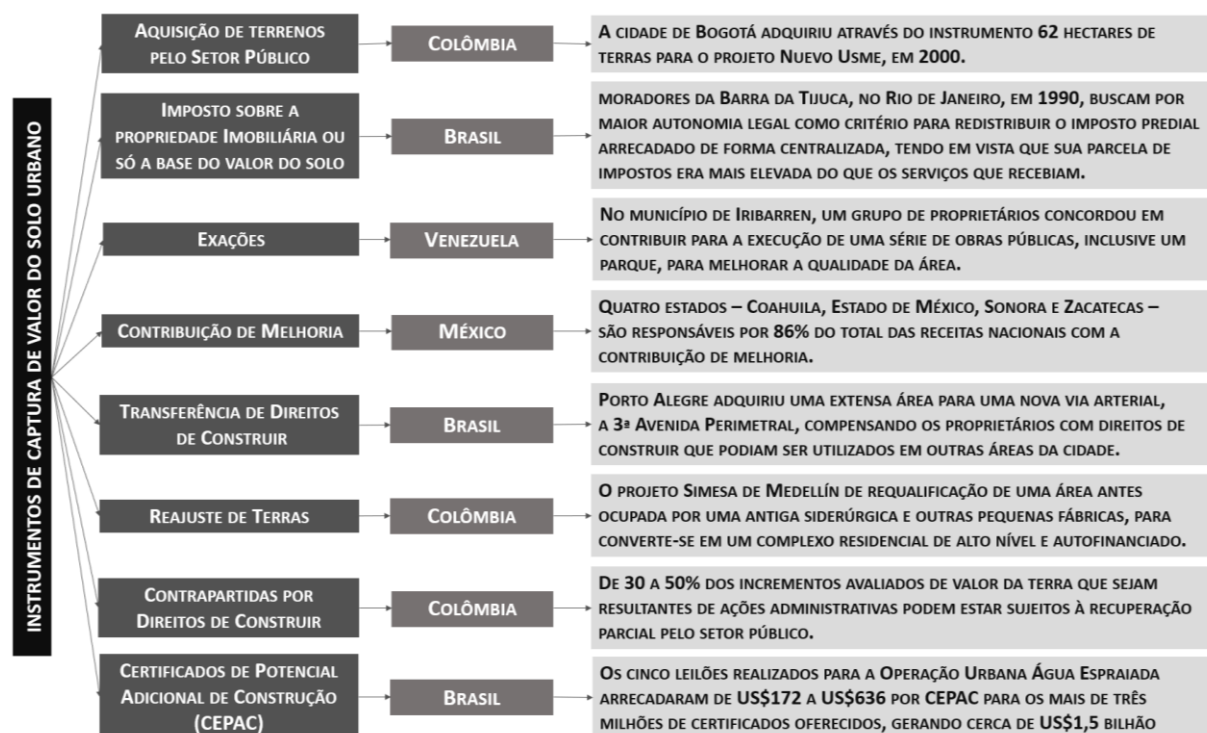
Instrumento	Incidência	Contexto	Processo de recuperação de mais-valias	Vantagens	Cuidados	Pré-condições
Reajuste de Terras	NMV	Urbanização de área nova ou reconfiguração de lotes existentes	Venda de participações nos terrenos reconfigurados	Financiamento de nova infraestrutura urbana	Obstrução por parte de proprietários de terrenos	Poder para negociar com os participantes afetados
Contrapartidas por Direitos de Construir	NSC	Licença para um único edifício	Técnicas de avaliação de terrenos	Compensação ao setor público pela infraestrutura existente	Alegação de direitos adquiridos	Monitoramento de terrenos e sistemas de cadastro
Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC)	NMC	Novos projetos de desenvolvimento de grande impacto urbano	Leilão público	Transparência e exatidão nas transações e avaliações	Volatilidade do mercado; gentrificação	Credibilidade pública e capacidade de gestão financeira

Fonte: Smolka (2013).

Legenda da coluna Incidência: Primeira letra: E – Melhoria de usos do solo existentes; N – Promoção de novos usos do solo. Segunda letra: S – Projeto ou propriedade única; M – Múltiplos projetos ou propriedades. Terceira letra: V – Voluntário ou negociado; C – Compulsório.

Diante de diferentes circunstâncias territoriais, econômicas e legais, os países e seus governos locais têm a necessidade de criar novos instrumentos ou ajustá-los, como exposto na diversidade de opções constantes no anexo B e cujos exemplos de aplicação, em diferentes países da América Latina, apresenta-se na figura 11.

Figura 11 – Aplicação dos instrumentos de captura de valor do solo urbano em países da América Latina.



Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Smolka (2013).

Observa-se que a discussão sobre as problemáticas relacionadas tanto à aplicação dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, quanto à temática das áreas centrais, não é recente, já sendo identificadas pela produção científica na década de 1960 e ainda

persistindo nos dias recentes, gerando interesse na exploração das soluções apontadas pelos especialistas durante as últimas décadas e nas razões pelas quais elas não obtiveram sucesso.

No ano de 1969, Prentice (1969) alertou sobre a ameaça de precificar novas residências e boas moradias fora do valor do mercado, afirmando que isso é um grande impedimento para a entrada de novas indústrias e novos empregos, e pode ser a maior razão pela qual muitas indústrias estão saindo das áreas centrais para procurar abrigos fiscais nas áreas rurais. Em resumo, não há saúde no imposto predial, como se aplica.

Em 1970, o crescimento dos subúrbios dava início à pauperização econômica das áreas centrais, pois não conseguia competir com taxas aplicadas no subúrbio. Entretanto, para Fusfeld (1970), as baixas taxas de impostos aplicadas nos subúrbios, por sua vez, significam serviços urbanos relativamente escassos - bombeiros voluntários, em vez de profissionais pagos, por exemplo, ou fracos sistemas de bibliotecas públicas. Mas, como as pessoas e a indústria localizadas nos subúrbios, havia uma base tributária menor para suprir as necessidades da expansão das áreas centrais.

Em 1971, Cord (1971) demonstra a incoerência entre os objetivos e os resultados da aplicação de tributação onerosa sobre edifícios e suas melhorias, pois, quer-se novas construções e, no entanto, tributa-se edifícios. Quer-se incentivar a nova indústria e, no entanto, tributa-se os edifícios das fábricas. Tem-se núcleos em ruínas na cidade central, mas tributa-se fortemente os esforços de desenvolvimento necessários.

Em 1973, Gaffney (1973) salienta que os impostos sobre a construção contribuem para a expansão de outras maneiras que não a tendência geral de reduzir a densidade. Nos últimos tempos, à medida que as cidades centrais envelhecem, a base tributária da construção cai. Isso força taxas de impostos mais altos e serviços mais pobres, o que, por sua vez, afasta os investidores da cidade central, onde seriam bem-vindos apenas para serem explorados como geradores de excedentes fiscais.

Em 1974, Owen e Thirsk (1974), ao estudar a área metropolitana de Houston, apontaram que se que algumas políticas dependem de regulamentos de zoneamento e subdivisão; outras envolvem manipulações governamentais; outras envolvem manipulação governamental do imposto predial.

Em 1978, Douglas (1978) alegou que o imposto atual, sobre a propriedade, resultou na migração de capital para jurisdições de baixa tributação, no encolhimento das bases tributárias das grandes cidades e no padrão descontínuo de desenvolvimento do solo urbano comumente chamado de "expansão urbana" (DOUGLAS, 1978).

Alguns anos depois, precisamente em 1995, alerta-se sobre a deteriorização e as dificuldades enfrentadas pelas áreas centrais na América, onde a falta de negócios e empregos nessas áreas urbanas desfavorecidas alimentariam não apenas um olhar esmagador da pobreza, mas também problemas sociais incapacitantes, como abuso de drogas e crime (PORTER, 1995a).

Em 1997, Hartzok (1997), ao pesquisar quinze cidades da Pensilvânia, concluiu que aumentando os impostos sobre o valor do solo urbano em detrimento do imposto cobrado sobre as edificações e suas melhorias, tem-se como resultado o desenvolvimento do adensamento, conforme indicado pelo aumento de licenças de construção, significando empregos no centro da cidade, uso eficiente da infraestrutura urbana, estoque de moradias melhorado e menor expansão urbana.

Já em 2000, Rybeck (2000) demonstra os resultados da aplicação do imposto de duas alíquotas nos EUA, em especial a revitalização dos distritos comerciais centrais, pois atraíram maior investimento privado. O uso mais eficiente do solo urbano resultou em uso produtivo quando os lotes ociosos da cidade e os edifícios subutilizados foram colocados em utilização; isso, por sua vez, reduziu a pressão por uma expansão urbana cara e ambientalmente prejudicial.

Ainda em 2000, para Cashin (2000), o amplo subsídio governamental ao desenvolvimento suburbano dá estrutura para além dos mercados privados. Ele estrutura, também, a desigualdade, ampliando o fosso fiscal entre as comunidades sobrecarregadas com bases tributárias em declínio e encargos crescentes com serviços sociais e subúrbios ricos que podem usar poderes de zoneamento para aceitar apenas atraentes usos da terra, com alta base tributária e baixo serviço.

Batt (2001) adverte sobre o aumento do desenvolvimento habitacional decorrente do investimento público em transporte não significar um aumento proporcional do uso da terra. O ambiente atraente das comunidades “caminháveis” pode gerar níveis de crescimento ainda mais altos, precisamente porque eles acomodam seres humanos em vez de veículos a motor.

Ao realizar um estudo sobre questões sociais, econômicas e empíricas, aplicadas ao ambiente de negócios da cidade de um local específico, a cidade de Buffalo, Nova York, Rogers et al. (2001) concluíram que o grau de formação do proprietário do negócio, habilidades ou competências e acesso ao capital financeiro são os fatores mais críticos que levam ao crescimento e à viabilidade de investimentos às empresas das áreas centrais da cidade.

Para Brueckner e Kim (2003), o aumento de densidade gerada por habitações cada vez menores decorrentes dos impostos sobre o solo urbano repassados aos compradores pressiona o tamanho espacial da cidade. O resultado é que, em uma análise completa, o efeito líquido do

imposto sobre a propriedade nos tamanhos espaciais das cidades é ambíguo. Se o efeito de melhoria dominar, o imposto sobre a propriedade incentivará a expansão urbana. Mas se o efeito do tamanho da moradia é mais importante, o imposto sobre a propriedade ajuda a retardar a expansão, incentivando cidades menores.

Em 2004, Nechyba e Walsh (2004) levantam quatro questões claras e preocupantes sobre eficiência e equidade geradas pela expansão urbana: congestionamento improdutivo nas estradas, altos níveis de poluição metropolitana de carros, perda de amenidades de espaço aberto e fornecimento desigual de bens e serviços públicos nos vastos subúrbios metropolitanos que oferecem ascensão à segregação residencial e bolsões de pobreza.

Em 2006, Song e Zenou (2006) constataram que a expansão urbana não pode ser atribuída a uma única causa. Os autores verificaram que a disponibilidade de água subterrânea, clima temperado, terreno acidentado, emprego descentralizado, infraestrutura de transporte público precoce, incerteza sobre o crescimento metropolitano e solo urbano não incorporado na periferia urbana aumentam a expansão.

Na visão de Papa e Bertolini (2015), o desenvolvimento urbano orientado ao trânsito oferece vários benefícios como: ajudar a moldar cidades e regiões policêntricas, mitigar a expansão urbana, aumentar o número de transportes públicos, aumentar o ciclismo e a caminhada, além de acomodar o crescimento econômico e criar lugares atraentes.

De acordo com Wey et al. (2016), um excesso de projetos de desenvolvimento urbano causou rápida expansão urbana em Taiwan, bem como o uso inadequado e ineficiente de equipamentos públicos. No mercado imobiliário urbano, as taxas de desocupação e os preços das casas nos centros urbanos têm sido exorbitantes. A proliferação de veículos particulares também contribuiu para exacerbar a expansão urbana.

2.2 Contribuições de Michael Porter à Temática das Áreas Centrais

Na teoria de Porter (1995a, 1997), as vantagens competitivas genuínas das áreas centrais se dividem em quatro: localização estratégica, integração com *clusters* regionais, demanda local não atendida e recursos humanos.

Primeiro, a localização estratégica das áreas centrais beneficia-se da densidade de negócios, do volume de pessoas com alta renda que lá transitam, da acessibilidade urbana promovida pela infraestrutura de transporte implantada e da conectividade lógica existente e indispensável para ampliar a comunicação e reduzir as distâncias. Portanto, a influência da tecnologia está descentralizando a localização dos negócios e criando novas oportunidades. Contudo, a economia moderna *just-in-time*, com uso intensivo de serviços, está apenas

aumentando as vantagens de tempo e espaço desses locais (Porter, 1997).

Segundo, a integração com clusters regionais, aliada à localização estratégica prolonga as perspectivas dos negócios nas áreas centrais. A integração com grupos regionais é potencialmente a vantagem competitiva mais poderosa e sustentável das áreas centrais, a longo prazo. Também fornece uma enorme alavancagem para os esforços de desenvolvimento: concentrando-se na atualização de *clusters* existentes e nascentes, em vez de apoiar empresas ou indústrias isoladas, investimentos públicos e privados em treinamento, infraestrutura e tecnologia podem beneficiar várias empresas simultaneamente (Porter, 1995a).

Terceiro, a demanda do mercado local não atendida. O mercado consumidor dos moradores da área central representa a oportunidade mais imediata para empreendedores e empresas da cidade. Apesar da baixa renda média, a alta densidade populacional se traduz em um grande mercado local com poder de compra substancial. As empresas do centro da cidade que atendem a essa demanda, devido à proximidade com seus clientes, terão uma vantagem sobre os estabelecimentos localizados mais distantes (Porter, 1997).

Por último, os recursos humanos tratam sobre os mitos apontados que os residentes não querem trabalhar, que são poucos empreendedores e que as minorias sociais e econômicas residentes qualificadas irão abrir os seus negócios em áreas mais prósperas. Embora as populações das áreas centrais apresentem muitos desafios de prontidão da força de trabalho, os residentes do centro da cidade também podem ser um *pool* de mão-de-obra atraente para empresas que dependem de uma força de trabalho leal e modestamente qualificada (Porter, 1997).

Em ambos os artigos elaborados por Porter (1995a, 1997), é ressaltada a relevância do papel do poder público, principalmente no ambiente regulatório e tributário estabelecido pelas políticas públicas no processo de realocação das áreas centrais como locais de negócios e as suas influências nas vantagens e desvantagens sugerindo-se uma mudança de postura. O governo pode assumir um papel mais eficaz apoiando o setor privado em novas iniciativas econômicas. Ele deve mudar seu foco de envolvimento e intervenção direta para criar um ambiente favorável aos negócios. Isso não quer dizer que fundos públicos não sejam necessários; porém, os subsídios devem ser gastos de maneira a não distorcer os incentivos comerciais, concentrando-se em fornecer a infraestrutura para apoiar negócios genuinamente lucrativos (PORTER, 1995a).

A mudança de papel e responsabilidades dos governos, proposta por Porter (1995a, 1997), estabelece que o poder público deveria direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – investindo em programas não por critérios políticos, mas técnicos, em áreas como

infraestrutura, prevenção de crimes, limpeza ambiental, aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Promovendo a desregulamentação e aumentando o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – simplificando o processo de licenciamento de edificações, eliminando regulações desnecessárias relacionadas ao zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções. Alinhando os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – retirando os subsídios concedidos e redirecionando os recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.

O quadro 5 corresponde a uma síntese resumo dos aspectos que influenciam as vantagens, desvantagens e mudanças do papel e responsabilidades do governo relacionadas à competitividade das áreas centrais das cidades, apontados por Porter (1995a, 1997).

Quadro 5– Síntese resumo das vantagens e desvantagens competitivas, mudança do papel e responsabilidades do governo e seus respectivos aspectos

Vantagem Competitiva	Aspecto
Localização estratégica	Densidade de negócios;
	Volume de pessoas com alta renda;
	Infraestrutura de transporte implantada;
	Conectividade lógica existente.
Integração com <i>clusters</i> regionais	Investimentos públicos em treinamento;
	Investimentos em infraestrutura;
	Investimentos em tecnologia.
Demanda do mercado local não atendida	Alta densidade populacional;
	Baixa renda média.
Recursos humanos	A maioria dos moradores da cidade é diligente e está ansiosa para trabalhar.
Desvantagem Competitiva	Aspecto
Custo do solo urbano	Limitações no tamanho dos lotes;
	Custo de unificação de lotes;
	Custo da demolição;
	Custo da destinação dos resíduos.
Custo da edificação	Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.
Crime	Aumento dos custos de segurança;
	Redução das horas de funcionamento;
	Migração de negócios.
Infraestrutura	Planejamento em mobilidades de bens e cargas;
	Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
Ausência de funcionários qualificados	Baixo nível educacional.
	Baixa qualificação de mão de obra;
Altos impostos	Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios.
Infraestrutura de logística mal conservada	Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
Onerosos requisitos de licenciamento	Tempo e custo do licenciamento.

Vantagem Competitiva	Aspecto
Regulamentações	Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
Sistema de educação e formação	Programas de treinamento são fragmentados, intensivos e desconectados das necessidades da indústria e dos alunos;
	Programas oferecem treinamento inadequado para empregos inexistentes em indústrias sem crescimento projetado;
	Problemas de manutenção e melhorias da qualidade do ensino.
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	Investimento em infraestrutura
	Prevenção de crimes
	Limpeza ambiental
	Investimento na melhoria da qualidade da educação
	Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional
	Aquisição e desenvolvimento do solo urbano
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	Simplificação do licenciamento da edificação
	Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Quanto ao uso apropriado de taxas de incentivo associadas às zonas empreendedoras, Porter (1997) advertiu que as empresas localizadas em uma área, por causa de incentivos fiscais ou outros incentivos artificiais, não se mostram sustentáveis, pois não possuem vantagens competitivas genuínas. Poucas empresas tomam decisões de localização com base em incentivos fiscais - especialmente os modestos comumente associados a zonas empreendedoras. Ainda para Porter (1997), os incentivos em zonas empreendedoras podem ser perversos de várias outras maneiras. Frequentemente, eles não conseguem incentivar a contratação de moradores da área deprimida nem promover o empreendedorismo dos moradores. Os incentivos fiscais que não se baseiam em obter lucro também são perigosos, porque incentivam investimentos não econômicos, ou seja, assistencialistas.

2.3 Contribuições de Outros Autores à Temática das Áreas Centrais e à Teoria da Competitividade das Áreas Centrais de Michael Porter

Goldsmith (1982), ao estudar as zonas empreendedoras, nos Estados Unidos e na Inglaterra, ressaltou os três elementos que comprometem o seu sucesso: uma economia global transformada, uma estagnação de longo prazo na vida econômica de certos distritos urbanos e um fracasso geral dos programas de desenvolvimento urbano.

Além dos diferentes tipos de impostos, alíquotas e zoneamento, outros fatores também influenciam na competitividade das áreas centrais, como a expansão urbana, também intitulada

descentralização ou suburbanização.

Para Bates (2010), o projeto de revitalização de Porter (1995a, 1997) visava criar empregos e negócios sustentáveis para beneficiar os moradores dos centros das cidades, mas as evidências indicam que as empresas dos centros das cidades atendem amplamente às suas necessidades de pessoal empregando trabalhadores que vivem nos subúrbios. O investimento de capital de risco privado no centro da cidade não gerou retornos atraentes. Todavia, os empréstimos no centro da cidade podem ser lucrativos nas condições certas, ao operar com eficiência e controlar seus riscos de inadimplência e cultivar uma base contínua de clientes comerciais viáveis.

Porter (1995a, 1997) afirmou que as famílias do centro da cidade que procuravam comprar produtos de consumo eram mal atendidas pelas empresas locais. No entanto, outros pesquisadores não acharam esse o caso, e os novos empreendimentos comerciais que atendem ao mercado das famílias residentes na área central tiveram baixos lucros e baixas taxas de sobrevivência ao longo do tempo.

Segundo estudos de Henderson et al. (2007), os benefícios da regeneração econômica urbana geralmente não chegam às pessoas locais que não possuem habilidades e capital para se beneficiar de oportunidades de emprego ou negócios emergentes. As pequenas empresas existentes, especialmente as de manufatura, podem ser extintas. Quanto ao mercado, o governo local é visto como forçado a responder às pressões de uma economia mundial neoliberal globalizada e a competir com outras cidades por capital móvel, manipulando o suprimento de solo urbano, trabalho e condições de vida para trabalhadores profissionais móveis.

Em um estudo realizado por Hill e Brennan (2005), sobre a competição entre as cidades e os subúrbios, concluiu-se que se as localidades da cidade não tiverem vantagens que compensem os altos custos operacionais e tributários para os empregadores, a terra e a habitação da cidade perderão valor, sua arrecadação tributária diminuirá, seu poder político diminuirá, perderá sua independência fiscal e sua sobrevivência chegará a depender de direitos e redistribuição, em vez de criação e crescimento de valor.

Bates e Robb (2008), ao realizarem uma análise mais aprofundada das empresas da área metropolitana que atendem clientes regionais e nacionais, revelaram que pouco mais de 10% dessas empresas derivam a maior parte de suas receitas de vendas de clientes minoritários. No entanto, essas empresas - que podem ou não estar localizadas em bairros minoritários - não foram nem melhores nem piores do que as empresas que venderam predominantemente para clientes com melhores condições econômicas e sociais.

Segundo estudos realizados por Bates (2010), os baixos retornos financeiros gerados pelo portfólio de investimentos em ações da *ICV Capital Partner* em empreendimentos no centro da cidade sugeriram que quaisquer vantagens competitivas foram superadas por desvantagens e que é improvável que os investidores motivados pelo lucro encontrem retornos atraentes para os investimentos em ações nos negócios no centro das cidades.

Para Sawicki e Moody (1996), faz-se necessário uma visão mais radical da natureza mutável do trabalho, das políticas de contratação dos setores público e privado e de uma atitude que deve responsabilizar nossa sociedade por criar pouquíssimos empregos, em vez de culpar os que perdem na competição para esses trabalhos.

No estudo realizado por Whysall (1995), sobre a experiência britânica na regeneração dos centros comerciais das cidades, concluiu-se que o problema não é apenas uma das inadequações de suprimento do espaço de varejo moderno, mas também diz respeito à natureza do estoque histórico de varejo, ao ambiente físico do centro, às instalações que não são de varejo, aos centros concorrentes, à demanda na área de captação tradicional e assim por diante. Frequentemente, o problema das áreas comerciais da cidade é um excesso de oferta de propriedades de varejo em relação a um nível decrescente de demanda local, definido em um contexto cada vez mais competitivo. Responder a isso adicionando mais espaço atraente é certamente uma estratégia de alto risco.

Em 2011, na pesquisa de Whysall (2011) sobre o gerenciamento do declínio nos centros de varejo da cidade no Reino Unido, expôs-se inconsistências entre diferentes iniciativas políticas e destaca-se áreas nas quais a integração dos diversos instrumentos políticos pode ser benéfica. Implica também uma necessidade importante de coordenação local dos principais atores. Propõe-se um ataque conjunto contra a decadência comercial que precisa envolver os próprios varejistas, proprietários e proprietários de imóveis, planejadores urbanos e de transporte e provedores de transporte público, entre muitos outros.

O quadro 6 traz algumas respostas políticas mais óbvias identificadas em relação a componentes do declínio comercial. Sugere-se que existe um modelo racional para abordar aspectos do declínio do varejo.

Em pesquisa realizada por Dixon (2005) sobre o papel do varejo na regeneração urbana, concluiu-se que compradores, varejistas e investidores buscam atributos-chave para o sucesso em programas de regeneração. Por exemplo, os investidores buscam uma grande área de captação; economia estável; forte presença no varejo; falta de espaço; competição e domínio no programa de regeneração.

Quadro 6 – Componentes da decadência comercial e suas implicações políticas

Econômico	Reduzir oferta	a. Alterar os usos, por exemplo, a outros usos comerciais, comunitários e de utilidade b. Remodelar para residencial, estacionamento etc.
	Aumentar a demanda	c. Aumentar a população de captação diurna d. Aumentar a população de captação de residentes e. Aumentar a renda disponível durante o dia f. Aumentar a renda disponível dos residentes g. Estender a captação (i) melhorar a acessibilidade (ii) melhorar o estacionamento (iii) melhorar o transporte público (iv) melhorar a atratividade (v) promover imagem do centro
De fricção	Reduzir conflitos de uso da terra	h. Segregar / usar / realocar vizinhos ruins i. Gerenciar conflitos de uso da terra (i) gerenciamento de tráfego (ii) melhoria do policiamento / segurança (iii) controles de poluição
Funcional	Melhorar / adaptar instalações	j. Atualizar instalações existentes k. Subdividir ou mesclar instalações
	Incentivar os compradores para celular	l. Melhorar a acessibilidade m. Melhorar o estacionamento n. Aumentar a atratividade da oferta o. Promover centro / melhorar imagem
	Modernizar o mix de varejo	p. Introduzir novos usos q. Diversificar os negócios existentes
	Melhorar a gestão	r. Treinar o gerenciamento existente s. Recrutar novos gerentes
Física	Melhorar edifícios	t. Melhorar visualmente u. Resolver quaisquer problemas estruturais
	Melhorar o ambiente	v. Melhorar o tráfego w. Melhorar o ambiente geral

Fonte: Whysall (2011).

Observa-se, portanto, que na literatura científica apresentada, os diferentes tipos de impostos, como territorial, predial ou as duas modalidades conjuntamente, com distintas alíquotas, podem impactar na competitividade das cidades, de maneira positiva: promovendo o uso eficiente do solo urbano, a renovação predial e a contenção da expansão urbana; ou de maneira negativa: aumentando os custos das novas construções, contribuindo para o envelhecimento das edificações e para a decadência das áreas centrais, além de prejudicar a revitalização econômica destas áreas ao torná-las menos competitivas em relação aos imóveis suburbanos, estimulando dessa forma a expansão urbana.

Portanto, considera-se relevante o presente estudo, uma vez que entender os aspectos da competitividade das áreas centrais impactados pela tributação do valor do solo urbano se mostra fundamental para a compreensão dos esforços necessários para se evitar os custos econômicos

e sociais decorrentes da expansão urbana e do declínio das áreas centrais.

3 METODOLOGIA

A literatura sobre a temática dos métodos de tributação e captura de valor do solo mantém-se em constante expansão, contudo é inevitável associar o tema à decadência das áreas centrais. Para identificar as suas principais correlações com os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades levantados por Michael Porter (1995a, 1997), será aplicado o método de construção de mapa cognitivo, visando estabelecer as relações entre os aspectos levantados na produção de artigos científicos, a serem avaliados e validados por um conjunto de especialistas do poder público. Constitui-se o presente artigo, de uma pesquisa teórico-empírica, quali-quantitativa e exploratória.

O termo 'cognições' refere-se, aqui, a estruturas cognitivas (conceitos e relacionamentos representados mentalmente) e a processos cognitivos pelos quais esses conceitos representados mentalmente são construídos, manipulados e usados no processo de tomada de decisão (SWAN, 1997). Já a aplicação de esquemas na representação de estruturas de conhecimento em interação foi introduzida por Barlett (1932), na sua obra *Remembering*. Neste contexto, os esquemas são estruturas de dados para representar os conceitos genéricos armazenados na memória. Eles existem para conceitos generalizados subjacentes a objetos, situações, eventos, sequências de eventos, ações e sequências de ações e possuem as seguintes características essenciais: (1) esquemas têm variáveis; (2) esquemas podem incorporar um dentro do outro; (3) esquemas representam conceitos genéricos que, tomados em conjunto, variam em seus níveis de abstração; e (4) esquemas representam conhecimento, e não definições (RUMMELHART; ORTONY, 1977).

Reunindo os dois conceitos, surgiu o termo “mapa cognitivo” aplicado na psicologia, e que corresponde à representação gráfica da atividade mental interna do indivíduo no processo de aprendizagem e tomada de decisões. Inicialmente, foi desenvolvido e utilizado por Tolman (1948) para apresentar e sustentar teoricamente a sua posição baseada em duas premissas: primeiro, que a aprendizagem não consiste em conexões estímulo-resposta, mas na construção do sistema nervoso de conjuntos que funcionam como mapas cognitivos; e, segundo, que esses mapas cognitivos podem ser utilmente caracterizados como variando de uma variedade estreita de faixas a uma variedade abrangente mais ampla (TOLMAN, 1948).

Para Sawan (1997), o mapa cognitivo corresponde aos esquemas representados internamente ou modelos mentais para domínios específicos de solução de problemas que são aprendidos e codificados como resultado da interação de um indivíduo com seu ambiente.

Tegarden e Sheetz (2003) conceituam o mapa cognitivo como uma técnica que captura a visualização individual de um problema específico numa representação gráfica. Já segundo Fiol e Huff (1992), os mapas mentais são representações gráficas que localizam as pessoas em relação aos seus ambientes de informação. Os mapas fornecem um quadro de referência para o que se sabe e se acredita. Eles destacam algumas informações e não incluem outras, porque são consideradas menos importantes ou porque não são conhecidas. Eles exibem o raciocínio por trás de ações intencionais.

Os mapas cognitivos podem destacar prioridades, fornecer informações ausentes e revelar lacunas nas informações ou no raciocínio que deveriam ter atenção mais direta. Essas funções de um mapa cognitivo têm um potencial importante para a tomada de decisões da organização. Cada um ajuda o gestor a resolver problemas em potencial no processo de tomada de decisão. Comparando a ferramenta com os mapas territoriais, os mapas cognitivos oferecem estruturas para identificar os principais atores, eventos e processos (recursos críticos da paisagem). Um segundo conjunto fornece informações sobre as inter-relações dessas entidades principais (escala, posição relativa). Um terceiro tipo de mapa fornece informações sobre possíveis ligações entre entidades de importância para a organização ao longo do tempo (rotas) (FIOL; HUFF, 1992).

Quanto ao aspecto do uso da ferramenta, é importante esclarecer a distinção entre os termos dos métodos de *mapeamento cognitivo* e *mapa cognitivo*, sendo o mapa cognitivo o produto da aplicação da técnica de mapeamento cognitivo. O mapeamento cognitivo poderia, portanto, promover a compreensão dos tomadores de decisão do potencial dos problemas, desenhar opções e incentivar a negociação no processo de decisão sobre inovação. O exame subsequente dos resultados do processo de mapeamento também pode permitir que os gerentes envolvidos dialoguem com o pesquisador de uma maneira inovadora, o que pode ajudar a desenvolver e refinar problemas de pesquisa. Obviamente, até que ponto isso é possível na prática, dependerá dos propósitos para os quais o processo de mapeamento é usado e do contexto político em que isso ocorre (SWAN, 1997).

Para Swan (1997), o mapa cognitivo corresponde aos esquemas representados internamente ou modelos mentais para domínios específicos de solução de problemas que são aprendidos e codificados como resultado da interação de um indivíduo com seu ambiente. Tegarden e Sheetz (2003) conceituam o mapa cognitivo como uma técnica que captura a visualização individual de um problema específico numa representação gráfica. Já segundo Harris (2009), o mapeamento cognitivo usa uma representação visual de construções, organizadas em torno do tema central, como um mapa mental. Ele tende a refletir vários níveis

ou hierarquias de construções, em que construções detalhadas ou subordinadas podem ser agrupadas ou agrupadas em construções de ordem superior, induzidas por um processo de escalonamento.

Dentre as metodologias apontadas por Siau e Tan (2008), destaca-se a metodologia de mapeamento causal, que, segundo Swan (1997), tem sido a mais usada pelos pesquisadores que investigam as cognições dos tomadores de decisão nas organizações. Existem várias razões pelas quais os mapas causais são direcionados por pesquisadores da cognição gerencial. Primeiro, foram desenvolvidas ferramentas manuais e de software que tornam as relações causais mais acessíveis à pesquisa. Segundo, pressupõe-se que as crenças das pessoas sobre as causas e efeitos de eventos passados criam expectativas sobre os resultados prováveis de eventos futuros e, portanto, orientam sua tomada de decisão.

Dentre as técnicas de mapeamento causal elencadas por Swan (1997), incluem-se: codificação sistemática de relações causais com base na análise de documentos; matrizes e técnicas de multiplicação de matrizes para examinar relações causais entre conceitos-chave; software para produzir modelos de significados conceituais e relações causais.

Uma análise de várias técnicas de mapeamento cognitivo mostra que a maioria das técnicas pode ser vista como consistindo em três partes principais: (1) extrair conceitos, (2) refinar conceitos e (3) identificar relações entre conceitos (TEGARDEN; SHEETZ, 2003).

Quadro 7 – Etapas e atividades da metodologia de elaboração do mapa causal

Etapas	Atividades
Etapa 1 – Seleção de Dados	<ul style="list-style-type: none"> • Selecionar amostra de dados.
Etapa 2 – Construindo Mapas Causais	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar declarações causais nas transcrições dos trechos de artigos científicos pertencentes à base de dados; • Construir mapas causais revelados brutos; • Identificar conceitos relevantes; • Reformular mapas causais brutos em mapas no nível de construção; • Agregar conceitos em construções; • Reformular mapas de níveis de conceito em mapas de nível de construção; • Agregar os mapas entre indivíduos.
Etapa 3 – Validação de Mapas Causais	<ul style="list-style-type: none"> • Validar os conceitos, construções e Mapas Causais elaborados com um conjunto restrito de entrevistados, autores ou outros peritos.
Etapa 4 – Análise da Validação e Elaboração do Mapa Causal Final	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar as fontes de competitividade para a área central; • Avaliar a importância relativa de cada atributo; • Avaliar o perfil de competitividade da área central em cada aspecto; • Aplicar as ponderações da etapa 2 para calcular a pontuação de competitividade ponderada; • Elaborar o mapa final exibindo o resultado final da validação dos especialistas.

Fonte: Nelson et al. (2000), adaptado pelos autores.

No presente estudo, foi desenvolvida uma pesquisa teórica, quali-quantitativa, exploratória, bibliográfica, por meio da técnica de mapeamento cognitivo causal, cujos procedimentos para coleta de dados, análise dos dados e critérios de avaliação são abordados com base na metodologia aplicada por Harris (2009).

A metodologia foi composta por quatro etapas: a primeira etapa correspondeu a obtenção de dados, que inclui a seleção de dados e amostras oriundas de artigos científicos que abordam a temática dos métodos de tributação e captura de valor do solo, e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades levantados por Michael Porter (1995a, 1997); o segundo passo constituiu-se da construção real dos mapas causais; na terceira etapa, os mapas foram submetidos a um processo de validação; e finalmente, na última etapa, os Mapas Causais foram analisados e interpretados. Essas etapas e atividades encontram-se representadas no quadro 7.

No quadro 8, expõem-se as questões metodológicas e os critérios de validação no emprego do Mapa Causal como metodologia de pesquisa. O presente estudo respondeu durante o seu processo de elaboração às questões metodológicas e aos critérios de validação apontados por Nelson et al. (2000).

Quadro 8 – Metodologia do mapa causal

Questão metodológica	Crítérios de validação
1. Foco da pesquisa: Quais são os objetivos da pesquisa?	<ul style="list-style-type: none"> Desenvolvimento da teoria de médio alcance para um domínio específico anteriormente inexplicado.
2. Escolha da fonte: como captura-se conhecimento relevante?	<ul style="list-style-type: none"> Seleção de local de amostra de elicitación (especialistas).
3. Estratégia de amostragem: a escolha da amostra reflete os objetivos da pesquisa?	<ul style="list-style-type: none"> Diversidade de contextos para capturar completamente o fenômeno.
4. Construção de mapas: A. Categorias: as categorias são conceitualmente relevantes? B. Operacionalização de construções: Como captura-se os conceitos de maneira mensurável? C. Operacionalização do vínculo: Como captura-se o vínculo entre construções teóricas?	<ul style="list-style-type: none"> Identificação de todas as declarações causais dos entrevistados; Interpretação dos resultados através da teoria disponível apropriada para o tópico da pesquisa; Confiabilidade da codificação usando vários avaliadores.
5. Unidade de Análise: O nível de análise é consistente com os fenômenos sob investigação?	<ul style="list-style-type: none"> Nível de agregação usado no estudo.
6. Validade das Constatações: As constatações fazem sentido?	<ul style="list-style-type: none"> Relevância para o entendimento tácito identificado através do processo de verificação de membros.

Fonte: Nelson et al. (2000), adaptado pelo autor.

3.1 Etapa 1 - Seleção de dados

Inicialmente, foi realizada a pesquisa na base de dados da Scopus, dos artigos constantes no levantamento bibliográfico anotado por Grote e Dye (2007) e Chapman (2015), publicado

pelo *Lincoln Institute*, entre os anos de 1968 e 2013, composto de 850 publicações, das quais selecionou-se apenas os artigos científicos, remanescendo apenas 330 artigos.

Para complementar a seleção de arquivos, realizou-se pesquisa nas bases existentes no Periódicos CAPES pelos termos “captura de valor”, “impostos do solo”, “impostos da propriedade”, “financiamento de infraestrutura”, entre os anos 1968 a 2018, que abordam a temática dos métodos de tributação e captura de valor do solo, e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades, baseado na teoria de Michael Porter (1995a, 1997). Assegurou-se o valor intelectual da produção científica utilizada no presente artigo pelos indicadores *Citing Articles do Web of Science*, *H Index Scopus*, *InCites Journal Citation Reports* (JCR) e Qualis-Capes, de cada artigo e periódico.

A busca resultou em 107 artigos encontrados nas bases disponíveis para pesquisa, e que atendiam aos critérios de valor intelectual da produção científica, dos quais 63 artigos científicos foram provenientes do levantamento bibliográfico publicado pelo *Lincoln Institute*.

3.2 Etapa 2 - Construindo Mapas Causais

A Construção do Mapa causal foi resultante da extração e compilação das declarações causais oriundas dos resultados e achados externados pelos autores dos artigos científicos pertencentes à seleção de dados da etapa 1. Primeiro, foram identificadas e compiladas as declarações causais constantes nas transcrições dos trechos de artigos científicos pertencentes à base de dados, que abordavam os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, categorizando-se pela incidência e tipologia de aplicação dos impostos abordados em seus estudos, representados na tabela 16.

Tabela 16 – Principal incidência e tipologia de aplicação dos impostos identificados e compilados nas declarações causais

Principal Incidência	Tipologia de Aplicação
Territorial, Solo e Uso do Solo (88)	Imposto sobre o valor do solo (24)
	Uso do solo Financiando Serviços Públicos (20)
	Imposto Territorial (17)
	Imposto sobre o aluguel do solo (10)
	Imposto de Incremento do valor do solo (8)
	Imposto sobre o valor da localização (7)
	Imposto sobre captura de valor do solo (2)
Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias (62)	Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias (39)
	Imposto predial (9)
	Imposto sobre o valor do capital (6)
	Zonas tributárias subsidiadas (2)
	Imposto de Duas Alíquotas (2)
	Zona de Empreendedorismo (1)
	Imposto sobre imóveis (1)

Principal Incidência	Tipologia de Aplicação
	Imposto sobre Aluguel de Imóveis (1)
	Tributação gradual sobre propriedade (1)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Nos artigos onde foram constatados mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto nas suas pesquisas, considerou-se o uso de mais de uma incidência e tipologia de aplicação de imposto, em um mesmo artigo.

Na tabela 16, destaca-se a incidência territorial, solo e uso do solo, com 88 artigos, prevalecendo, desses, o Imposto sobre o valor do solo, com 24 artigos, seguido pelo Uso do solo Financiando Serviços Públicos, com 20 artigos, na tipologia de aplicação do imposto. Quanto à incidência Imobiliário, Predial, Incentivo e Melhorias, com 62 artigos, o imposto mais citado foi o Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias, com 39 artigos.

Os resultados quantitativos, decorrentes da identificação e compilação das declarações causais acerca dos aspectos apontados como vantagens e desvantagens à competitividade das áreas centrais apontadas por Michael Porter (1995a, 1997), constam nas tabelas 17 e 18, e em cujo conteúdo também foram incluídos outros dois fatores abordados de maneira recorrente pelos autores da bibliografia estudada, ora como vantagem ou desvantagem, dependendo da abordagem do autor quanto ao seu impacto à competitividade, se positivo ou negativo, respectivamente, sendo eles: a acessibilidade tanto de pessoas como de bens e cargas; assim como a abordagem da zona-zoneamento que impulsiona ou restringe a utilização do uso do solo urbano infraestruturado. Nos artigos em que foram constatados mais de um aspecto relacionados às vantagens e desvantagens competitivas das áreas centrais nas suas pesquisas, considerou-se o uso de mais de um aspecto na contabilização dos quantitativos.

Na tabela 17, dentre as vantagens competitivas das áreas centrais, especificadas por Porter (1995a, 1997), mais abordadas pelos autores, sobressaem-se a localização estratégica (44), a demanda do mercado local não atendida (26) e integração com *clusters* regionais (13). Quanto aos aspectos mais citados, constam a infraestrutura de transporte implantada (25); a densidade de negócios (13); a baixa densidade (11); a densidade populacional (11); e os investimentos em infraestrutura (7). As vantagens elencadas acima levam à reflexão sobre os benefícios versus os custos necessários para a manutenção da infraestrutura de transporte implantada nas cidades, bem como a densidade de pessoas e negócios necessários para a vitalidade e sustentação de uma cidade.

Tabela 17– Síntese resumo dos aspectos apontados como vantagens à competitividade das áreas centrais

Vantagem Competitiva	Aspectos
Localização estratégica (44)	Infraestrutura de transporte implantada (25)
	Densidade de negócios (13)
	Baixa densidade de negócios (6)
Demanda do mercado local não atendida (26)	Baixa densidade (11)
	Densidade populacional (11)
	Alta densidade (4)
Integração com <i>clusters</i> regionais (13)	Investimentos em infraestrutura (7)
	Uso intensivo do solo-Infraestrutura-Custos dos serviços (6)
Recursos humanos (8)	Oferta de trabalho para baixa qualificação (4)
	População disposta a trabalhar (3)
	Diminuição da demanda por trabalho (1)
Acessibilidade (36)	Proximidade do transporte público (13)
	Custos da infraestrutura de transporte (11)
	Caminhabilidade (7)
	Diminuição do tráfego (1)
	Proximidade dos centros de trabalho (1)
	Custo do transporte para o usuário (1)
	Tempo de deslocamento casa-trabalho (1)
	Mobilidade de capital ou trabalho (1)
Zonas – Zoneamento (21)	Zoneamento (3)
	Zoneamento restritivo (3)
	Zoneamento de uso do solo (2)
	Zoneamento local (2)
	Zona comercial (2)
	Zoneamento de baixa densidade (1)
	Zoneamento de regras mínimas (1)
	Zona municipais (1)
	Zona de incentivo (1)
	Zona Especial (1)
	Zona fiscal (1)
	Zona baseada no distanciamento da infraestrutura de transporte (1)
	Zona Empreendedora (1)
Zona de controle (1)	

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Já em relação às vantagens também apontadas pela bibliografia na tabela 17, a acessibilidade, com 36 citações, ressaltou ainda mais a importância da proximidade do transporte público (13), dos custos da infraestrutura de transporte (11) e da caminhabilidade (7) nos valores dos imóveis, bem como nas soluções que utilizam o uso do solo associado à tributação para o financiamento da infraestrutura de transporte de pessoas, bens e cargas, representado pelo zoneamento (26) associado ao aspecto uso do solo financiando serviços públicos (20), indicado na tabela 16.

Quanto às desvantagens à competitividade das áreas centrais, constantes na tabela 18, os autores ressaltaram a infraestrutura (56), a infraestrutura de logística mal conservada (17), o sistema de educação e formação (17) e os altos impostos (12). Já os aspectos destacados correspondem ao planejamento em mobilidades de bens e cargas (30); capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional (26); investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica (17); e taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios (12).

Tabela 18 – Síntese resumo dos aspectos apontados como desvantagens à competitividade das áreas centrais

Desvantagem Competitiva	Aspecto
Infraestrutura (56)	Planejamento em mobilidades de bens e cargas (30)
	Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional (26)
Infraestrutura de logística mal conservada (17)	Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica (17)
Sistema de educação e formação (17)	Problemas de manutenção e melhorias da qualidade do ensino (17)
Altos impostos (12)	Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios (12)
Crime (11)	Migração de negócios (8)
	Aumento dos custos de segurança (3)
Custo da edificação (9)	Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações (9)
Regulamentações (5)	Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal (5)
Onerosos requisitos de licenciamento (4)	Tempo e custo do licenciamento (4)
Ausência de funcionários qualificados (2)	Baixa qualificação de mão de obra (2)
Custo do solo urbano (1)	Limitações no tamanho dos lotes (1)
Acessibilidade (15)	Proximidade do transporte público (4)
	Custos da infraestrutura de transporte (4)
	Tempo de deslocamento casa-trabalho (3)
	Estacionamento para veículos (1)
	Ampliação das estradas e serviços (1)
	Proximidade dos centros de trabalho (1)
	Custo do transporte para o usuário (1)
Zonas – Zoneamento (9)	Zoneamento de baixa densidade (3)
	Zoneamento restritivo (2)
	Zoneamento (2)
	Zoneamento residencial (1)
	Zona de subsídio de taxas (1)

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Novamente, a infraestrutura associada ao transporte de pessoas, bens e cargas torna-se um ponto central, só que agora associado à desvantagem das áreas centrais mostrando a necessidade, principalmente, de se planejar a mobilidade associada à logística, sendo a

acessibilidade (15) e o zoneamento (9), aspectos incluídos pelos autores da bibliografia pesquisada. Estes dois aspectos reunidos podem retirar o potencial do uso do solo advindo da proximidade do transporte público, otimizando e reduzindo os custos da implantação, manutenção e ampliação da infraestrutura de transporte de pessoas, bens e cargas.

Com base nos resultados quantitativos apresentados nas tabelas 17, 18 e 19, oriundos da compilação das declarações causais constantes nas transcrições dos trechos de artigos científicos pertencentes à base de dados, foi elaborado o sumário da intensidade das citações da tipologia de aplicação dos impostos e dos aspectos apontados como vantagens e desvantagens à competitividade das áreas centrais apontadas por Michael Porter (1995a, 1997), identificados e compilados nas declarações causais constantes na bibliografia, conforme representado no quadro 9.

Quadro 9 – Sumário da intensidade das citações da tipologia de aplicação dos impostos e dos aspectos apontados como vantagens e desvantagens à competitividade das áreas centrais

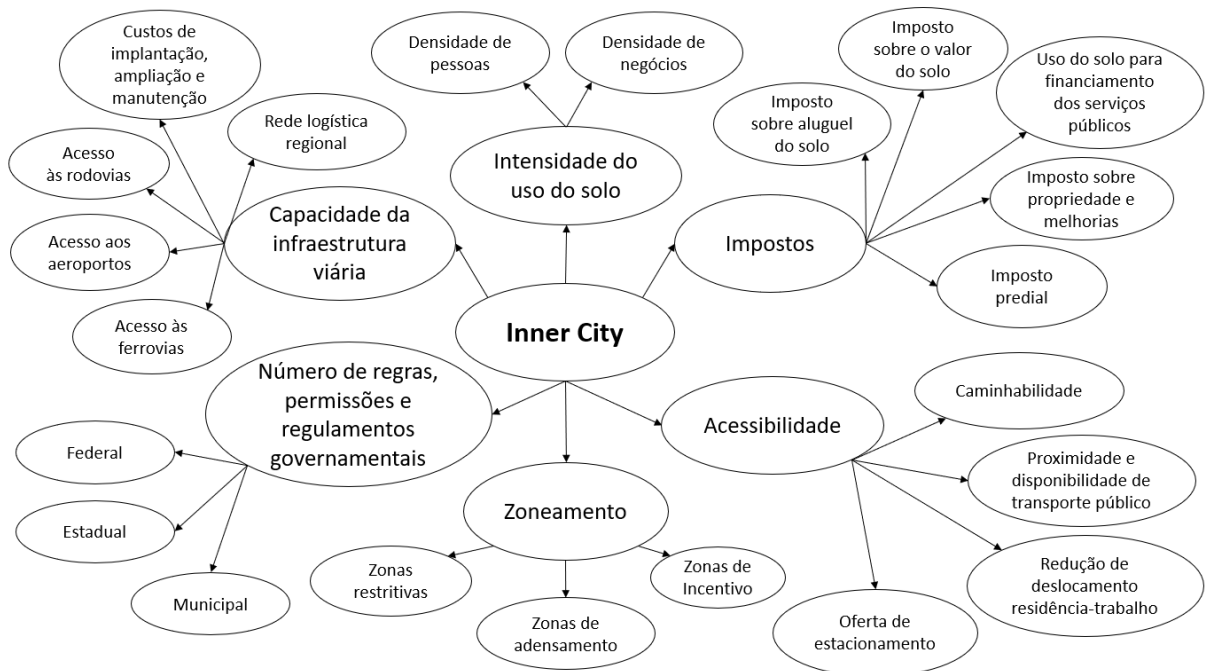
Inten- sidade	Tipologia do Imposto	Vantagens - Aspectos	Desvantagens - Aspectos
1º	Imposto sobre Propriedade - Tributação de Melhorias	Infraestrutura de transporte implantada	Planejamento em mobilidades de bens e cargas
2º	Imposto sobre o valor do solo	Densidade de negócios / Proximidade do transporte público	Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional
3º	Uso do solo Financiando Serviços Públicos	Baixa densidade / Densidade populacional / Custos da infraestrutura de transporte	Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica / Problemas de manutenção e melhorias da qualidade do ensino
4º	Imposto Territorial	Caminhabilidade / Investimentos em infraestrutura	Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios
5º	Imposto sobre o aluguel do solo	Baixa densidade de negócios / Uso intensivo do solo-Infraestrutura- Custos dos serviços	Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações
6º	Imposto predial	Alta densidade / Oferta de trabalho para baixa qualificação	Migração de negócios
7º	Imposto de Incremento do valor do solo	População disposta a trabalhar / Zoneamento restritivo / Zoneamento	Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal
8º	Imposto sobre o valor da localização	Zoneamento de uso do solo / Zoneamento local / Zona comercial	Custos da infraestrutura de transporte / Proximidade do transporte público / Tempo e custo do licenciamento
9º	Imposto sobre o valor do capital	Custo do transporte para o usuário / Diminuição da demanda por trabalho / Diminuição do tráfego / Mobilidade de capital ou trabalho / Proximidade dos centros de trabalho / Tempo de deslocamento casa-trabalho / Zoneamento de baixa densidade / Zoneamento de regras	Aumento dos custos de segurança / Tempo de deslocamento casa-trabalho / Zoneamento de baixa densidade

Inten- sidade	Tipologia do Imposto	Vantagens - Aspectos	Desvantagens - Aspectos
		mínimas / Zona municipais / Zona de incentivo / Zona Especial / Zona fiscal / Zona baseada no distanciamento da infraestrutura de transporte / Zona Empreendedora / Zona de controle	
10º	Imposto sobre captura de valor do solo / Imposto de Duas Alíquotas / Zonas tributárias subsidiadas		Baixa qualificação de mão de obra / Zoneamento restritivo / Zoneamento
11º	Imposto sobre imóveis / Imposto sobre Aluguel de Imóveis / Tributação gradual sobre propriedade / Zona de Empreendedorismo		Ampliação das estradas e serviços / Custo do transporte para o usuário / Estacionamento para veículos / Limitações no tamanho dos lotes / Proximidade dos centros de trabalho / Zoneamento residencial / Zona de subsídio de taxas

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Na sequência, identificou-se os conceitos relevantes pelas intensidades de citações, agregando-se estes conceitos e estabelecendo-se relações, que culminaram na construção do mapa causal constante na figura 12.

Figura 12 – Mapa causal da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

A figura 12 ilustra, de forma esquemática, os componentes mais relevantes apontados pelos resultados quantitativos decorrentes da identificação e compilação das declarações causais da bibliografia pesquisada sobre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e

os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades a serem submetidos à validação por peritos do poder público, na etapa 3.

3.3 Etapa 3 - Validação de Mapas Causais

A validação dos aspectos mais frequentemente citados pela bibliografia estudada, representado no mapa causal, foi realizada utilizando-se a metodologia estabelecida por Harris (2009), adaptada por meio de questionário, cuja versão completa está disponível no apêndice A, do presente estudo, e visa:

1. Identificar os fatores relacionados à decadência das áreas centrais das cidades;
2. Detectar os fatores que poderiam contribuir para re colocação competitiva das áreas centrais das cidades;
3. Verificar a necessidade de inclusão de fatores no mapa causal gerado pela pesquisa bibliográfica;
4. Validar a permanência da lista de fatores identificados na pesquisa bibliográfica;
5. Indicar os aspectos mais relevantes para a competitividade das áreas centrais;
6. Caracterizar a influência dos aspectos competitivos das áreas centrais das cidades, identificados na pesquisa bibliográfica.

O questionário foi aplicado a um conjunto de 10 peritos pertencentes ao poder público, entre o mês de outubro de 2020 e janeiro de 2021, com ampla experiência nas temáticas de planejamento urbano e tributária, cujos perfis estão expostos no quadro 10. Em suas abordagens, os entrevistados, ao responderem o questionário, utilizaram - em sua maioria - o Centro da cidade de Fortaleza, capital do estado do Ceará, no Brasil, como referência para as suas análises, pela sua proximidade de conhecimento.

Quadro 10 – Perfil dos especialistas entrevistados

Identificação	Perfil dos especialistas entrevistados
Especialista 1 (E1)	Servidor público, nível superior, 42 anos de experiência em gestão pública no desenvolvimento urbano, parcelamento, uso e ocupação do solo, planejamento urbano e meio ambiente.
Especialista 2 (E2)	Servidor público, nível superior, com mestrado e especialização, 20 anos de experiência na área de captação de recursos internacionais para o setor público e também na área de planejamento urbano e regional.
Especialista 3 (E3)	Servidor público, nível superior com especialização, 11 anos de experiência na definição de regras de negócios nas áreas de cadastros urbanos e tributários, construção de bases de dados cadastrais imobiliários, fiscais, tributários, cartográficos, urbanos e ambientais.
Especialista 4 (E4)	Servidor público, nível superior, 41 anos de experiência em desenvolvimento urbano, planejamento urbano, parcelamento do solo e meio ambiente.
Especialista 5 (E5)	Servidor público, nível superior, com mestrado, 10 anos de experiência em desenvolvimento urbano, Operação Urbana Consorciada (OUC) e na coordenação de projetos de arquitetura e urbanismo.

Identificação	Perfil dos especialistas entrevistados
Especialista 6 (E6)	Servidor público, nível superior, com especialização, 40 anos de experiência nas áreas de arquitetura por meio do controle urbano e do urbanismo através do planejamento urbano.
Especialista 7 (E7)	Servidor público, nível superior, com mestrado, 17 anos de experiência em urbanismo, arquitetura, controle urbano, planejamento urbano, parcelamento do solo, meio ambiente e patrimônio histórico.
Especialista 8 (E8)	Servidor público, nível superior, com doutorado, mestrado e especialização, 15 anos de experiência na área de planejamento urbano e regional, planos diretores, planos de desenvolvimento local e regional, projetos urbanísticos e gestão urbana.
Especialista 9 (E9)	Servidor público, nível superior, 28 anos de experiência em gestão pública, direito urbano e ambiental.
Especialista 10 (E10)	Servidor público, nível superior, com especialização, 48 anos de experiência em gestão pública, patrimônio histórico e cultural, planejamento local e desenvolvimento regional.

Fonte: Elaborado pelo autor (2020).

No processo de compilação e estratificação das análises dos especialistas entrevistados, cada questão deu origem a uma tabela, e no decorrer da validação dos fatores constantes na figura 10, constatou-se que as análises dos especialistas iam além, abordando novos aspectos, como também os associados às vantagens e desvantagens competitivas, mudança do papel e responsabilidades do governo, constantes no quadro 5, passando todos eles a fazerem parte da estratificação para a construção das tabelas de validação e resultados da pesquisa.

Os itens 1 ao 5 correspondem às tabelas 19 a 23, composta pela análise do especialista e pela identificação dos fatores constantes em suas respectivas falas, relacionando-os a cada um dos itens em questão, construídas a partir dos apêndices B a F.

No item 6, correlato às tabelas 24 a 32 e oriundas dos apêndices G a N, para além disso, foram apontados os aspectos abordados pelos especialistas e a sua influência (negativa, positiva ou neutra) à competitividade das áreas centrais.

Os quantitativos apresentados nas tabelas 19 a 32 correspondem ao número de citações estratificadas na exposição dos entrevistados e, quando constatada mais de uma incidência de tipologia de aspecto nas falas dos especialistas, considerou-se o uso de todas estas, contabilizando as suas múltiplas ocorrências de citações. Portanto, os números representam a intensidade de citações constantes nas abordagens dos especialistas acerca de cada item constante no questionário.

3.4 Etapa 4 - Análise da Validação e Elaboração do Mapa Causal Final

A análise usada neste estudo tem como objetivo a verificação da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade do centro da cidade levantados por Michael Porter (1995a, 1997) em sua teoria, por meio do método estabelecido por Harris (2009), adaptado ao presente contexto. As etapas

da análise são definidas a seguir:

1. **Identificar as fontes de competitividade para a área central:** as fontes de competitividade correspondem aos aspectos identificados pela pesquisa bibliográfica;
2. **Avaliar a importância relativa de cada aspecto:** a atribuição de ponderações foi realizada com base nos quantitativos resultantes da estratificação dos aspectos apontados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades;
3. **Avaliar o perfil de competitividade da área central, em cada aspecto:** uma escala de pontuação é usada para avaliar o perfil da competitividade da área central, pontuando a competitividade de 1 a 5, para cada aspecto. Nesse caso, 1 indica baixa competitividade, 5 alta competitividade, 3 competitividade média (na experiência dos especialistas), enquanto 2 e 4 são pontos intermediários.
4. **Aplicar as ponderações da etapa 2 para calcular a pontuação de competitividade ponderada:** essa etapa envolve o cálculo de uma pontuação de competitividade média ponderada da área central, aplicando as ponderações da etapa 2 à pontuação bruta da etapa 3.
5. **Elaborar o mapa causal final exibindo o resultado final da validação dos especialistas:** essa etapa consolida as contribuições dos especialistas no processo de validação, representada visualmente pelo mapa causal final.

Durante o processo de validação do mapa causal por especialistas do poder público, atentou-se para as ameaças à validade externa, apontadas por Hansen e Tummers (2020), que demonstram a importância de saber a quantidade de interesse. Além disso, a validade externa pode não permitir que os experimentadores de campo infiram na escalabilidade do projeto devido às idiosincrasias dos participantes ou a problemas de implementação. Simplificando: o contexto pode ser importante.

Durante o processo de validação, procurou-se superar às ameaças ao se entrevistar especialistas com conhecimento e experiência na temática de desenvolvimento urbano e tributário, mas, sem interesse de benefícios pessoais relacionados aos resultados da pesquisa.

3.5 As Limitações do Método de Mapas Causais

As limitações do método de Mapas Causais apontadas por Hwang e Lin (1987), correspondem a:

- **Falta de sinceridade:** se um tomador de decisão é fortemente constrangido a manter suas afirmações e ações consistentes entre si, ele pode não apenas monitorar suas

afirmações (para mantê-las sinceras), mas também pode monitorar suas ações (para mantê-las consistentes com suas asserções);

- **Custo:** cada um dos dois métodos diferentes de derivar mapas cognitivos possui fatores diferentes que determinam a quantidade de tempo necessária;
- **Materiais de origem:** as limitações no uso do mapa cognitivo para pesquisa e previsão surgem da disponibilidade limitada de materiais de origem nos quais os mapas podem ser baseados;
- **Flexibilidade:** um mapa cognitivo pode representar a estrutura de causa-efeito de um argumento, não importa quantos conceitos e relacionamentos existam no argumento;
- **Medição quantitativa:** a falta de quantificação é, em primeiro lugar, uma limitação na abordagem de mapeamento cognitivo. A razão é que, sem conhecer as magnitudes das ligações, não há garantia de que se possa inferir até o sinal do efeito total de um ponto em outro.

No intuito de mitigar as limitações apontadas, utilizou-se artigos científicos com reconhecido valor intelectual para a formulação do mapa causal, representado pela figura 12 e apresentado para validação dos especialistas. A aplicação do questionário e a entrevista possibilitaram ao entrevistado o aprofundamento da sua análise, ao complementar informações e rever suas análises; associado a isso, estabeleceu-se a intensidade da influência dos fatores, por meio da estratificação das análises dos especialistas, permitindo verificar os fatores mais abordados, suas relações entre si, e com a competitividade das áreas centrais.

4 RESULTADOS

Esta seção apresenta, inicialmente, a compilação dos fatores oriundos das análises dos especialistas quanto à decadência das áreas centrais das cidades e os fatores que poderiam contribuir para sua recolocação competitiva. Na sequência, expõe-se a validação do mapa causal, verificando-se a necessidade de inclusão ou exclusão dos fatores apontados pela pesquisa bibliográfica. Por conseguinte, são indicados os aspectos mais relevantes para a competitividade das áreas centrais das cidades e a caracterização da influência da composição do mapa causal. Por fim, são apresentados os resultados e a discussão dos achados do estudo.

4.1 Apresentação dos resultados

O primeiro ponto a se ressaltar nas informações constantes na tabela 19 é a ausência da associação dos impostos como um dos fatores propulsores da decadência das áreas centrais,

que na opinião dos especialistas foi impulsionada por fatores ligados às mudanças de uso do solo (11), ou seja, a troca gradual do uso residencial e misto (residencial e comercial) para o uso apenas comercial. Soma-se a isso o aparecimento de novas centralidades (9) advindas, em boa parte, do surgimento dos *shoppings centers* (9), que passaram a reunir as lojas existentes no centro, mas, numa nova proposta reunindo numa só edificação conforto, serviços, compras, lazer e segurança.

Tabela 19– Síntese dos fatores abordados pelos especialistas como relacionados à decadência das áreas centrais das cidades

Aspectos relacionados à decadência das áreas centrais	Citações
Demais aspectos apontados pelos especialistas	71
Mudanças de uso do solo	11
Surgimento dos <i>shoppings centers</i>	9
Surgimento de novas centralidades	9
Retirada dos equipamentos públicos	7
Falta de renovação construtiva	7
Depreciação dos tipos de atividades	6
Retirada dos equipamentos privados	5
Manutenção da vitalidade econômica	4
Qualidade e manutenção do espaço público	3
Problemas de regularização fundiária	3
Baixa densidade construtiva	3
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	2
Valorização da orla marítima	1
Ausência de atividades no período noturno	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	11
Investimento em infraestrutura	3
Prevenção de crimes	5
Limpeza ambiental	3
Expansão Urbana	11
Uso do solo habitacional	6
Uso do solo comercial	5
Acessibilidade	5
Caminhabilidade	3
Proximidade e disponibilidade de transporte público	2
Localização estratégica	4
Volume de pessoas com alta renda	2
Infraestrutura de transporte implantada	2
Demanda do mercado local não atendida	4
Alta densidade populacional	1
Baixa renda média	3
Infraestrutura	4
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	4
Custo do solo urbano	3
Limitações no tamanho dos lotes	3
Crime	3
Migração de negócios	3
Custo da edificação	1

Aspectos relacionados à decadência das áreas centrais	Citações
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	1
Infraestrutura de logística mal conservada	1
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica	1
Intensidade do uso do solo	1
Densidade de pessoas	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Observa-se que nos fatores acima apontados, como nas extrações textuais das entrevistas dos peritos ilustradas na figura 13, o poder público ainda não se destaca como impulsionador do processo de decadência da área central. No entanto, a retirada dos equipamentos públicos (7) ligados aos poderes legislativo, executivo, judiciário e bancos públicos, como também a retirada dos equipamentos privados (5), a exemplo das matrizes dos bancos privados, agravaram a situação. Esses eventos levaram consigo os cidadãos atendidos por estes poderes e instituições financeiras, bem como, os seus prestadores de serviço, promovendo o surgimento de novas centralidades nos bairros periféricos onde eram implantados os novos centros administrativos, desocupando gradualmente os prédios comerciais e reduzindo o fluxo de pessoas que circulavam no centro, em busca destes serviços.

Figura 13 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os fatores relacionados à decadência das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Com o esvaziamento das edificações na área central, dá-se início ao processo de falta de renovação construtiva (7), ou seja, enquanto os prédios do centro envelhecem, as novas

construções passaram a ocorrer nas centralidades dos bairros periféricos associando-se à expansão urbana, tanto para o uso do solo habitacional (6), como para o comercial (5). Nestas áreas, os incorporadores não se deparam com problemas de regularização fundiária (3), limitações de tamanhos de lotes (3) e legislações restritivas, que geraram baixa densidade construtiva (3). A expansão urbana também gerou fluxo e distâncias maiores a serem percorridas pelos moradores dos bairros periféricos, dando origem a congestionamentos ocasionados pela capacidade inadequada da infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional (4).

Soma-se a tudo isso, a permanência do fluxo de pessoas de baixa renda média (3) usuárias do transporte público, cujo centro é o principal ponto de conexão, culminando na depreciação dos tipos de atividade (6) e transformando o centro em um espaço de venda de produtos e serviços para um público de menor poder aquisitivo, mas não obstante de conseguir a manutenção da sua vitalidade econômica (4).

O centro esvaziado do uso do solo residencial, com um número cada vez maior de prédios comerciais vagos e envelhecidos, qualidade e manutenção do espaço público (3) prejudicados pelos problemas de limpeza ambiental (3) e caminhabilidade oriundos das ocupações irregulares, com ruas desertas após o horário comercial, tornou-se um terreno fértil para o crescimento da insegurança dos seus usuários e lojistas, impelindo a migração de negócios (3) e a necessidade de políticas públicas de prevenção de crimes (5).

O poder público possui um papel determinante na realocação competitiva das áreas centrais, como pode-se verificar na tabela 20 e em algumas das opiniões dos especialistas ilustradas na figura 14, sendo ele o principal impulsionador de mudanças, por meio de políticas públicas de estado, que estariam desassociadas às mudanças de gestão relacionadas à política, sinalizando estabilidade jurídica e econômica ao setor produtivo.

Tabela 20 – Síntese dos fatores abordados pelos especialistas que poderiam contribuir para realocação competitiva das áreas centrais das cidades

Aspectos relacionados à realocação competitiva das áreas centrais das cidades	Citações
Demais aspectos apontados pelos especialistas	27
Qualificação dos tipos de atividades	6
Qualidade e manutenção do espaço público	5
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	3
Alinhamento da legislação tributária às novas transações comerciais estabelecidas nas redes sociais e aplicativos	2
Ausência de atividades no período noturno	2
Impactos das transações comerciais nas redes sociais na arrecadação dos impostos públicos	2
Mudanças de uso do solo	2
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	1

Aspectos relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	Citações
Depreciação dos tipos de atividades	1
Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua	1
Retorno dos equipamentos públicos	1
Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	18
Investimento em infraestrutura	7
Limpeza ambiental	5
Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional	1
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	5
Intensidade do uso do solo	15
Densidade de pessoas	9
Densidade de negócios	6
Acessibilidade	13
Caminhabilidade	8
Proximidade e disponibilidade de transporte público	2
Redução de deslocamento residência-trabalho	2
Oferta de estacionamento	1
Impostos	12
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	4
Imposto predial	2
Impostos sobre aluguel do solo	2
Impostos sobre o valor de solo	2
Impostos sobre propriedade e melhorias	2
Localização estratégica	9
Densidade de negócios	6
Infraestrutura de transporte implantada	2
Conectividade lógica existente	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	6
Simplificação do licenciamento da edificação	2
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	4
Infraestrutura	4
Planejamento em mobilidade de bens e cargas	4
Informalidade	4
Informalidade na moradia	1
Informalidade no trabalho	3
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	3
Municipal	3
Regulamentações	3
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	3
Custo do solo urbano	2
Limitações no tamanho dos lotes	1
Custo de unificação de lotes	1
Ausência de funcionários qualificados	2
Baixo nível educacional	1
Baixa qualificação de mão de obra	1

Aspectos relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	Citações
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	2
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	2
Zoneamento	2
Zonas de incentivo	2
Integração com clusters regionais	2
Investimentos em infraestrutura	2

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Estas políticas públicas poderiam ser divididas em duas tipologias. A primeira estabelece-se através de parcerias entre os governos e a iniciativa privada, onde a intensidade do uso do solo gerada pelo aumento da densidade de pessoas (9) e de negócios (6) possibilita o financiamento dos serviços públicos (4), como a limpeza ambiental (5), o investimento em infraestrutura (7) e a aquisição e desenvolvimento do solo urbano (5).

Figura 14 –Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre quais fatores poderiam contribuir para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

A segunda baseia-se na atualização das regulamentações, número de regras, permissões e regulamentos (3), principalmente das normas sob a responsabilidade do município (3) visando a eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções (4), norteadas pelo planejamento em mobilidade de bens e cargas (4) que faz uso da infraestrutura implantada.

Em ambas as tipologias das políticas públicas, se faz necessário a aplicação dos instrumentos legais urbanísticos associados às questões econômicas e tributárias, sendo que na ordem, uma visa a transformação do ambiente físico da área central incrementando a qualidade e manutenção do espaço público (5), e da caminhabilidade (8) no centro criando ambiência para o surgimento de políticas públicas de valorização da cultura associada ao lazer (3), enquanto a outra direciona-se para recolocação econômica do centro como local de negócios, possibilitando a qualificação dos tipos de atividades (6) e a redução da informalidade no trabalho (3).

Já os impostos (12) não foram diretamente associados às origens da decadência das áreas centrais, eles são apontados como uma das possíveis soluções para sua recolocação competitiva, quer seja pela aplicação de incentivos para algumas áreas do centro, para determinados tipos de atividades e por um período específico, como também pela retirada desses incentivos nas atividades associadas à especulação imobiliária, com baixo impacto econômico-social, depreciadoras da urbanidade do centro, a exemplo dos estacionamentos do tipo curral.

Quanto à validação do mapa causal, representado na figura 12, houve a indicação da ausência de aspectos, relacionados na tabela 21, na figura 15 e na figura 13. Nota-se que as análises dos especialistas focam em três pontos que coocorrem entre si, sendo eles: patrimônio histórico e cultural; instrumentos urbanísticos associados aos incentivos fiscais, que visam o crescimento econômico, a qualificação e a manutenção do espaço público, associada à inclusão socioeconômica e ao apoio social aos vulneráveis que povoam o centro; e uso da tecnologia concatenando a governança, a segurança e a redução do tempo e do custo do licenciamento.

Tabela 21– Síntese dos aspectos relacionados à inclusão de novos itens ao esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades

Aspectos relacionados à inclusão de novos itens ao esquema	Citações
Demais aspectos apontados pelos especialistas	21
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	5
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	5
Qualidade e manutenção do espaço público	3
Manutenção da vitalidade econômica	2
Uso da tecnologia	2
Ausência de atividades no período noturno	1
Depreciação dos tipos de atividades	1
Governança da estrutura do Centro	1
Política Pública de apoio social	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	16
Investimento em infraestrutura	4
Prevenção de crimes	4
Limpeza ambiental	4
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	4

Aspectos relacionados à inclusão de novos itens ao esquema	Citações
Impostos	16
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	4
Imposto predial	3
Impostos sobre aluguel do solo	3
Impostos sobre o valor de solo	3
Impostos sobre propriedade e melhorias	3
Intensidade do uso do solo	11
Densidade de pessoas	4
Densidade de negócios	7
Localização estratégica	10
Densidade de negócios	7
Infraestrutura de transporte implantada	2
Conectividade lógica existente	1
Zoneamento	6
Zonas de incentivo	6
Acessibilidade	6
Caminhabilidade	6
Regulamentações	5
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	5
Informalidade	5
Informalidade no trabalho	5
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	4
Municipal	4
Crime	3
Redução das horas de funcionamento	2
Migração de negócios	1
Infraestrutura	2
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	2
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	1
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	1
Integração com clusters regionais	1
Investimentos em tecnologia	1
Demanda do mercado local não atendida	1
Alta densidade populacional	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	1
Simplificação do licenciamento da edificação	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Primeiramente, vale salientar que as áreas centrais, no Brasil, em sua grande maioria constituem o nascedouro das cidades, possuindo espaços públicos e edificações com relevante valor histórico e cultural sendo, portanto, uma das suas mais importantes potencialidades. Apesar disso, as áreas centrais possuem uma deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico (6), mesmo quando esses equipamentos, por suas características construtivas, necessitam de manutenção constante.

Figura 15 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre outros aspectos que deveriam ser incluídos ao esquema e como eles poderiam influenciar na competitividade das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Esse patrimônio, quando edificado, pode constituir-se bem público, requerendo constantes investimentos em infraestrutura (5), limpeza ambiental (5) e adaptações para atender critérios contemporâneos de acessibilidade e caminhabilidade (6). Pode, também, ser edificações de propriedade privada, sendo algumas abandonadas por seus proprietários devido às inúmeras restrições impostas pelas regulamentações (5) normativas inerentes às atividades econômicas a serem desempenhadas ou adaptações construtivas nesses prédios.

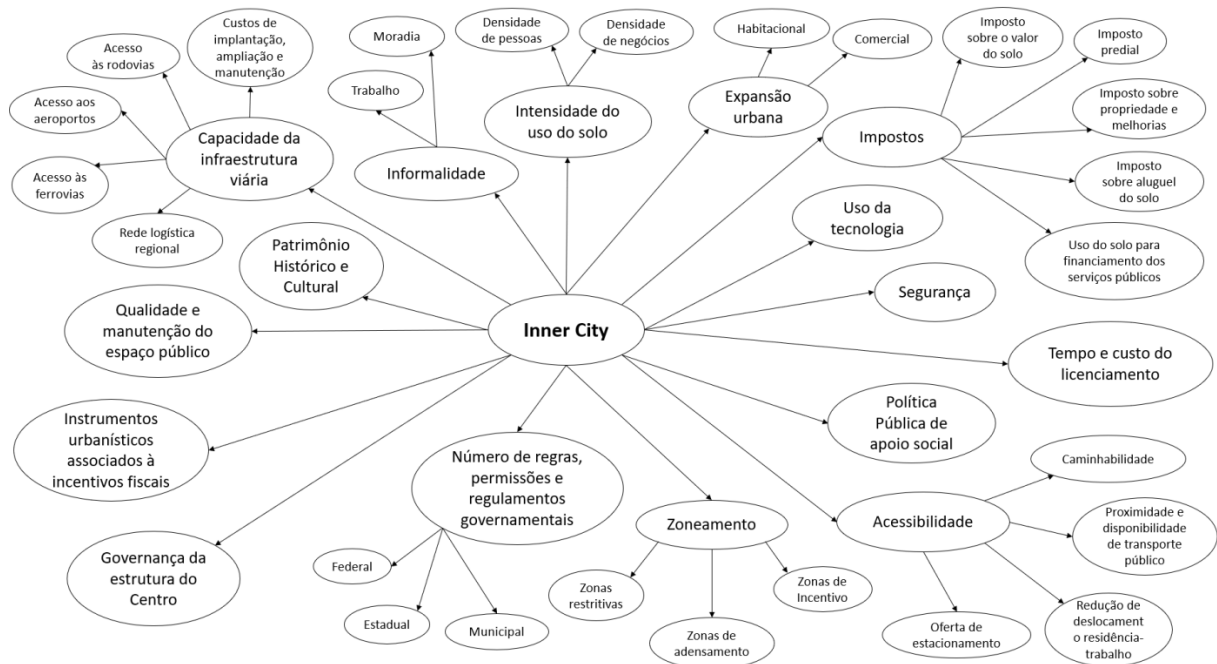
Em ambas as situações, verifica-se a necessidade de conciliar o uso econômico adequado destas edificações para mitigar os custos de manutenção necessários à preservação do patrimônio arquitetônico. Para tal feito, faz-se premente a mudança da regra municipal (4) viabilizando novos usos, promovendo a densidade de negócios (7), como também a isenção de impostos (16) atrelados à preservação do patrimônio histórico.

Contudo, mesmo com todos os incentivos propostos, se ainda ocorrerem casos de permanente abandono de edificações particulares localizadas no centro, com relevante valor histórico ou não, o poder público poderá ainda utilizar os instrumentos urbanísticos como IPTU Progressivo no Tempo para a aquisição e desenvolvimento do solo urbano (4).

Para que seja amplamente explorada a potencialidade advinda do patrimônio histórico e arquitetônico existente na área central, é mister aprimorar e qualificar o desenho urbano interligando os prédios e espaços públicos, capacitando-os para acolher eventos e roteiros culturais possibilitando o surgimento de uma política pública de valorização da cultura

associada ao lazer (6), no centro.

Figura 16 – Mapa causal dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais com a contribuição dos especialistas



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Quanto à aplicação dos instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais, dentre eles cita-se a Operação Urbana Consorciada (OUC), que corresponde a uma tipologia de parceria entre o poder público e a iniciativa privada visando tirar proveito das potencialidades do valor da localidade do centro, podendo se associar a regulamentações (5) da legislação ao zoneamento de incentivos (6), ao adensamento de pessoas (4) e aos negócios (7), aos incentivos de impostos, e tarifas públicas. Outro objetivo da aplicação dos instrumentos urbanísticos deve ser também a reestruturação urbana para equipar de infraestrutura e serviços as áreas de feiras reconhecidas pela população, possibilitando a regularização da informalidade (5) existente nas atividades representadas pelo comércio informal, e o apoio social à população em situação de rua e usuários de drogas, presentes na área central.

Por fim, o último tópico levantado pelos especialistas reúne o uso da tecnologia concatenando a governança, a segurança e o licenciamento na área central. O emprego das ferramentas tecnológicas viabiliza a otimização de recursos, a agilização de processos de licenciamento e a compilação de dados que, atualmente, são amplamente utilizados para nortear as decisões de gestão, tanto na esfera privada como na pública. Assim, é oportuna a sua utilização para subsidiar a criação e o funcionamento de uma governança do centro capaz de integrar o poder público e a iniciativa privada nas questões de operacionalização e gestão de

negócios, inspirando-se nas administrações dos *shopping centers*.

Quanto à prevenção de crimes (4) na área central, a tecnologia já faz parte da realidade de empresas e cidades, que utilizam o vídeo monitoramento como instrumento de controle e resposta às infrações, proporcionando ao cidadão e às empresas a sensação de segurança necessária para instalação e funcionamento de negócios, assim como a utilização dos equipamentos públicos, além dos horários de funcionamento do comércio.

Ainda no processo de validação, cuja remoção dos aspectos constituintes do mapa causal é possibilitada aos especialistas, a maioria - sete de um grupo de 10 - propôs a permanência de todos os itens, sendo sugerida por dois especialistas a inclusão de pesos que demonstrassem a relevância de cada um dos aspectos na competitividade das áreas centrais.

Os aspectos relacionados aos itens apontados pelos especialistas para serem removidos do mapa estão relacionados na tabela 22 e na figura 17, sendo eles: a remoção das subdivisões existentes nos itens, permanecendo apenas os tópicos principais para melhor entendimento do esquema; número de regras, permissões e regulamentos governamentais (federal, estadual e municipal), pelo fato das áreas centrais já estarem consolidadas e serem adensadas ou adensáveis pela infraestrutura existente, o que na realidade as tornam mais permissivas, sendo esse item de reduzido impacto na competitividade; e a questão tributária relacionada aos impostos, considerando que os valores dos imóveis, constantes nas bases públicas, nos quais incidem os impostos, encontram-se depreciados em relação ao valor de mercado, os impostos encontram-se aquém da possibilidade de influenciar na competitividade.

Tabela 22 – Síntese dos aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades

Aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema	Citações
Impostos	5
Impostos sobre aluguel do solo	1
Impostos sobre o valor do solo	1
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	1
Impostos sobre propriedade e melhorias	1
Imposto predial	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	4
Simplificação do licenciamento da edificação	2
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	2
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	3
Federal	1
Estadual	1
Municipal	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	2
Investimento em infraestrutura	1

Aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema	Citações
Limpeza ambiental	1
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	1
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	1
Regulamentações	1
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	1
Integração com clusters regionais	1
Investimentos em infraestrutura	1
Demais aspectos apontados pelos especialistas	1
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Figura 17 - Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os aspectos relacionados à exclusão de itens no esquema sobre a competitividade das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Ao indicarem os aspectos mais relevantes para a competitividade das áreas centrais das cidades representados na tabela 23, na figura 18 e na figura 19, os especialistas aludem de forma indireta o poder público, novamente, como um dos principais atores, só que agora, para a recolocação competitiva da área central por meio de políticas e investimentos públicos.

A inclusão de novos aspectos nas demais tabelas e mapas causais viabiliza-se pela reunião dos quantitativos referentes aos aspectos correlatos ao próprio item a ser incluído, sendo eles:

- **Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais:** aquisição e desenvolvimento do solo urbano, e retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios;

- **Patrimônio Histórico e Cultural:** deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, e política pública de valorização da cultura associada ao lazer;
- **Segurança:** prevenção de crimes, redução das horas de funcionamento e migração de negócios;
- **Qualidade e manutenção do espaço público:** qualidade e manutenção do espaço público, investimento em infraestrutura e limpeza ambiental;
- **Uso da tecnologia:** investimentos em tecnologia e conectividade lógica existente;
- **Governança da estrutura do Centro:** integração do poder público e a iniciativa privada nas questões de operacionalização e gestão de negócios da área central, similar às administrações dos *shopping centers*;
- **Política Pública de apoio social:** inclusão socioeconômica e apoio social às pessoas vulneráveis que povoam o centro, como a população em situação de rua e os usuários de drogas;
- **Tempo e custo do licenciamento:** simplificação do licenciamento da edificação e eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.

Tabela 23 – Síntese dos aspectos abordados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades

Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	Citações
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	23
Investimento em infraestrutura	10
Limpeza ambiental	7
Prevenção de crimes	2
Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional	1
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	3
Demais aspectos apontados pelos especialistas	22
Qualidade e manutenção do espaço público	7
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	3
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	3
Mudanças de uso do solo	2
Qualificação dos tipos de atividades	2
Ausência de atividades no período noturno	1
Depreciação dos tipos de atividades	1
Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua	1
Problemas de regularização fundiária	1
Retorno dos equipamentos públicos	1
Acessibilidade	13
Caminhabilidade	8
Proximidade e disponibilidade de transporte público	3
Redução de deslocamento residência-trabalho	1

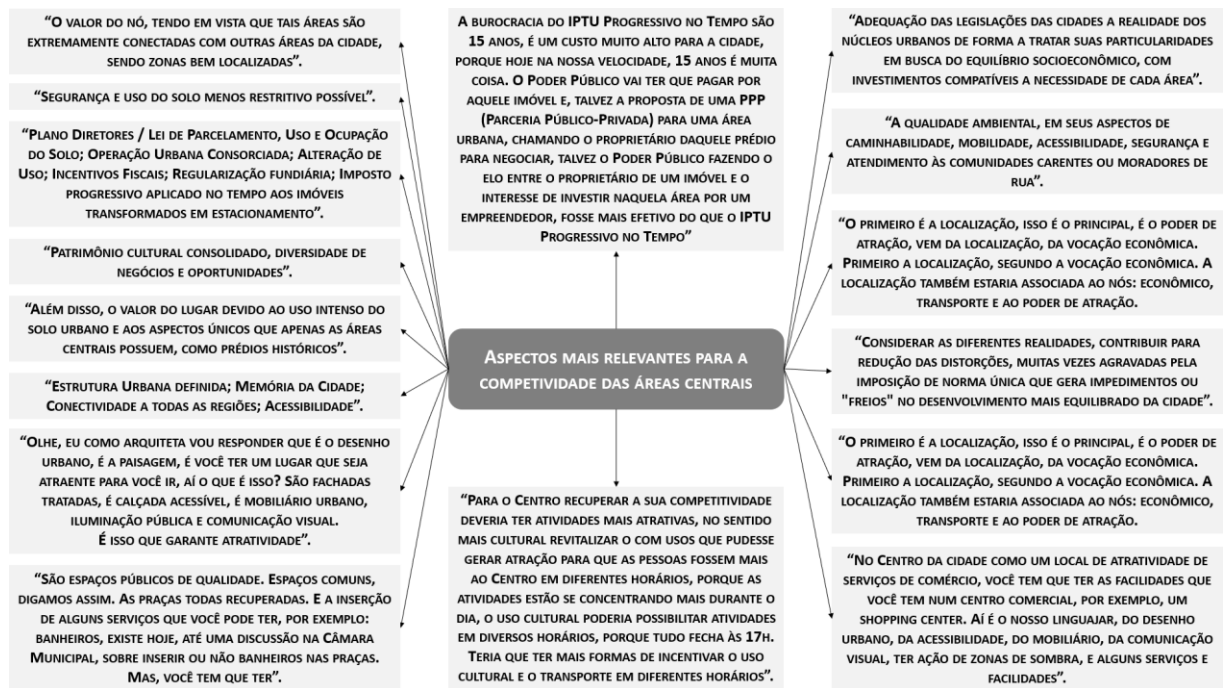
Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades	Citações
Oferta de estacionamento	1
Capacidade da infraestrutura viária	12
Acesso à ferrovia	3
Acesso aos aeroportos	3
Acesso às rodovias	3
Rede logística regional	3
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	11
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	6
Simplificação do licenciamento da edificação	5
Localização estratégica	8
Densidade de negócios	5
Infraestrutura de transporte implantada	3
Impostos	8
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	4
Imposto predial	1
Impostos sobre aluguel do solo	1
Impostos sobre o valor do solo	1
Impostos sobre propriedade e melhorias	1
Infraestrutura	6
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	6
Intensidade do uso do solo	7
Densidade de negócios	5
Densidade de pessoas	2
Zoneamento	5
Zonas de incentivo	4
Zonas de adensamento	1
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	5
Municipal	5
Regulamentações	5
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	5
Custo da edificação	4
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	4
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	3
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	3
Integração com clusters regionais	3
Investimentos em infraestrutura	3
Ausência de funcionários qualificados	2
Baixo nível educacional	1
Baixa qualificação de mão de obra	1
Informalidade	1
Informalidade na moradia	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

O primeiro ponto envolve a potencialidade do “valor do lugar” das áreas centrais, requerendo para beneficiar-se disso, a qualificação e a manutenção dos espaços públicos (7) com o incremento da caminhabilidade no centro, e para tal feito, faz-se necessário

investimentos públicos em infraestrutura (10) e em limpeza ambiental (7) recuperando, habilitando e equipando estas áreas para desempenhar o papel de uma rede de conexão formada por ruas, calçadas, calçadões e praças, que interligam as edificações relevantes existentes e acolhem diferentes tipos de atividades em diferentes horários, desde feiras populares a eventos culturais cujo funcionamento demanda serviços e facilidades similares aos encontrados nos seus principais concorrentes, os *shopping centers*, como: segurança, banheiros públicos, espaços de convivência e lazer, iluminação, mobiliários públicos e boa comunicação visual. Ainda sobre o “valor do lugar”, faz-se necessário ressaltar uma característica particular dos centros das cidades litorâneas, a proximidade do mar, possibilitando aos frequentadores do centro, desfrutar de mais esta atratividade a ser melhor explorada.

Figura 18 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre os aspectos abordados como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades



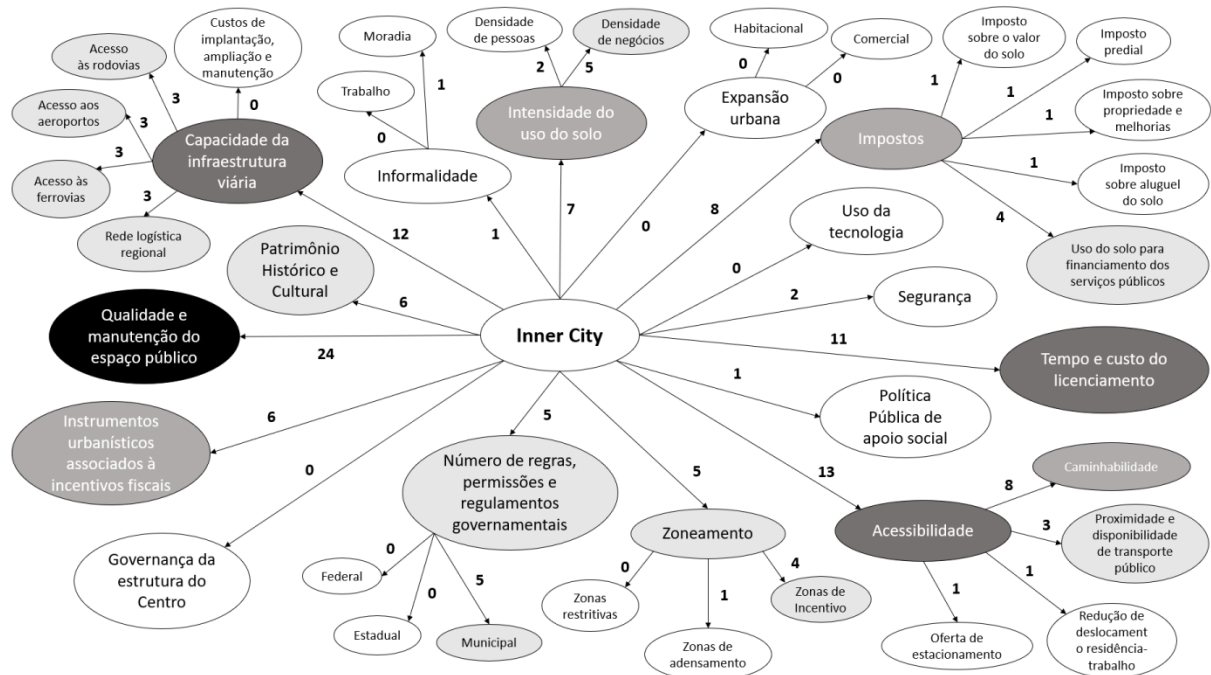
Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Vinculado à aptidão da localização inerente ao centro, destaca-se no segundo ponto o “valor do nó” e o “poder de atração”, devido a área central ser o lugar de integração dos diferentes modais de transporte público e por sua conectividade e acessibilidade (13) aos demais bairros e municípios, resultado da Infraestrutura de transporte implantada (3).

Essa qualidade demanda, para evitar os seus efeitos colaterais, caracterizado pelo congestionamento, o contínuo planejamento em mobilidades de bens e cargas (6) associando os limites da capacidade da infraestrutura viária (12) ao investimento em infraestrutura (10), visando o aperfeiçoamento não somente do fluxo do transporte de bens, mas de pessoas,

incrementando a qualidade dos equipamentos de transporte público e o entorno dos seus terminais e paradas, convidando os usuários do transporte público a utilizarem o centro não somente para as compras, mas para o lazer e cultura.

Figura 19 – Mapa causal dos aspectos abordados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Por fim, destaca-se a “vocação econômica” do centro, representada pela sua densidade de negócios (5); entretanto, na tabela 19 e na figura 19, destacou-se a depreciação dos tipos de atividades como um dos fatores relacionados à decadência da área central, portanto, a qualificação dos tipos de atividades faz-se necessária para manutenção e incremento da densidade existente. Para isso, é basilar a revisão das regulamentações (5) legais municipais, no intuito de promover a eliminação de regulações desnecessárias (6), a simplificação do licenciamento da edificação (5) e a redução do custo da edificação (4). Compete ainda ao poder público condicionar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico alinhando zonas de incentivo (4) ao uso do solo para financiamento dos serviços públicos (4). Essas ações possibilitarão qualificar as atividades existentes e atrair novos tipos de atividades.

Todos os pontos apresentados requerem a participação do poder público como indutor e provedor de investimentos a curto, médio e longo prazo. Entretanto, um dos principais problemas nos investimentos públicos é a sua concretização, no decorrer do tempo, pelo fato das constantes renovações político-administrativas estabelecerem mudanças no planejamento e

na priorização das execuções de projetos, sendo essa intermitência, um dos empecilhos para a formalização de mais parcerias entre a iniciativa privada e o poder público.

Uma possível solução apontada para a problemática supramencionada foi a acupuntura urbana¹, pela sua flexibilidade às transições de gestão e por demandar menor aporte financeiro; porém, precisariam se materializar de maneira conectada, onde ações pontuais, fariam parte de um contexto, fariam parte de um conjunto, interligando-se com outras ações pontuais e se complementando.

Ao ponderar a influência dos aspectos apontados pela pesquisa bibliográfica sistematizados pelo mapa causal da figura 16, cuja síntese quantitativa representa-se na tabela 24, os especialistas posicionaram-se sobre os impactos de cada aspecto na competitividade das áreas centrais, sendo as suas opiniões classificadas como positiva, neutra ou negativa.

Tabela 24 – Síntese quantitativa das análises dos especialistas sobre a influência dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades

Aspectos relacionados à competitividade	Influência			Citações
	Positiva	Neutra	Negativa	
Capacidade da infraestrutura viária	51	5	21	77
C1. acesso à ferrovia	9	1	1	11
C2. acesso aos aeroportos	7	0	2	9
C3. acesso às rodovias	16	1	8	25
C4. custos de implantação e manutenção	3	1	5	9
C5. rede logística regional	16	2	5	23
Intensidade do uso do solo	17	13	2	32
S1. densidade de pessoas	9	7	1	17
S2. densidade de negócios	8	6	1	15
Impostos	21	3	60	84
I1. impostos sobre aluguel do solo	4	0	11	15
I2. impostos sobre o valor do solo	4	0	12	16
I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos	3	1	6	10
I4. impostos sobre propriedade e melhorias	5	1	15	21
I5. imposto predial	5	1	16	22
Acessibilidade	37	2	11	50
A1. caminhabilidade	14	0	3	17
A2. proximidade e disponibilidade de transporte público	13	1	0	14
A3. redução de deslocamento residência-trabalho	5	1	1	7
A4. oferta de estacionamento	5	0	7	12
Zoneamento	11	11	9	31
Z1. zonas restritivas	2	1	3	6
Z2. zonas de adensamento	3	5	4	12

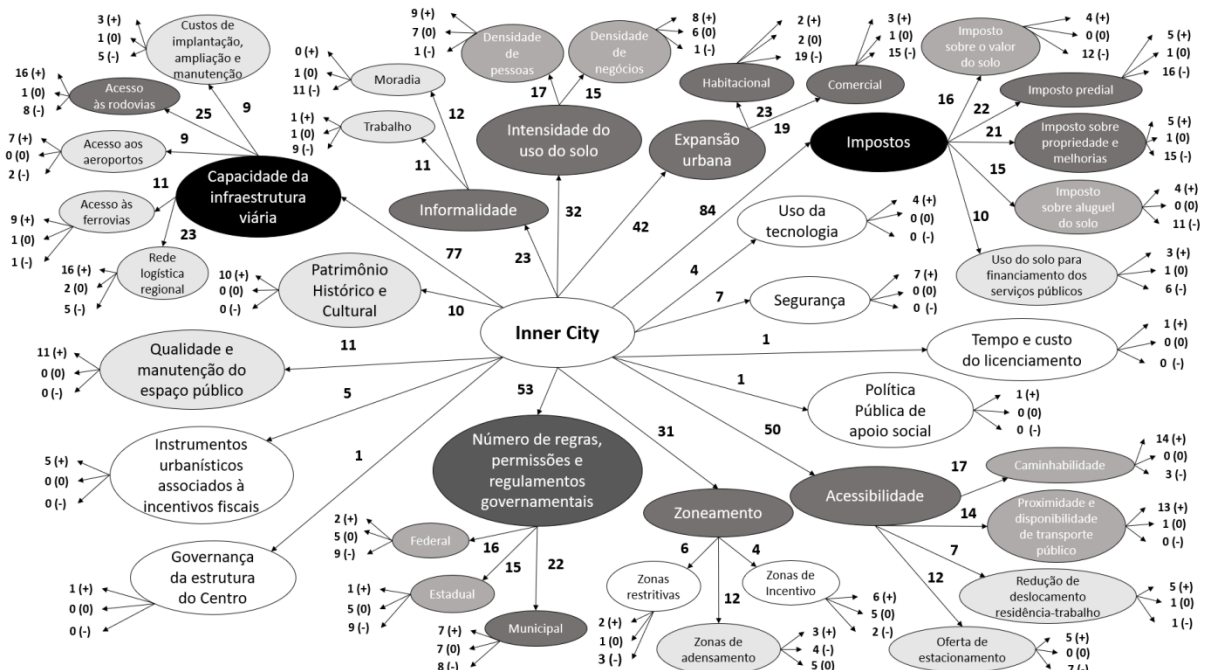
¹É um processo de planejamento para identificar oportunidades de desbloqueio do fluxo de energia em uma cidade com apenas uma pequena e rápida inserção de energia e recursos. Os ensaios, com efeito, exploram esses pontos de acupuntura. Eles incluem elementos como padrões de atividade de 24 horas, sem fazer nada com urgência, a música e "som" de um lugar (e a qualidade de seu silêncio), luz e seus reflexos, água, sabores e cheiros, árvores, memórias (e edifícios que incorporá-los), transporte inteligente e locais de encontro como mercados e galerias e balcões de bar e feiras de rua (FILIPOVITCH, 2017).

Aspectos relacionados à competitividade	Influência			Citações
	Positiva	Neutra	Negativa	
Z3. zonas de incentivo	6	5	2	13
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	10	17	26	53
R1. Federal	2	5	9	16
R2. Estadual	1	5	9	15
R3. Municipal	7	7	8	22
Expansão Urbana	5	3	34	42
H. uso do solo habitacional	2	2	19	23
C. uso do solo comercial	3	1	15	19
Informalidade	1	2	20	23
M. informalidade na moradia	0	1	11	12
T. informalidade no trabalho	1	1	9	11
Demais aspectos apontados pelos especialistas	40	0	0	40
Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais	5	0	0	5
Patrimônio Histórico e Cultural	10	0	0	10
Segurança	7	0	0	7
Qualidade e manutenção do espaço público	11	0	0	11
Uso da tecnologia	4	0	0	4
Governança da estrutura do Centro	1	0	0	1
Política Pública de apoio social	1	0	0	1
Tempo e custo do licenciamento	1	0	0	1

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Para conciliar a exposição das principais influências de cada aspecto à identificação das correlações existentes entre os demais aspectos, a análise da tabela 24 e da figura 20 serão concatenadas ao exame das relações mais intensas estabelecidas nas tabelas 25 a 32.

Figura 20 – Mapa causal da influência dos aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

A capacidade da infraestrutura viária é um dos principais pressupostos para o transporte de bens, carga e pessoas, e o seu poder de capilaridade no território possibilita a consolidação da área central como polo de atração, ou seja, assegurando-lhe o “valor do nó” e a sua “vocação econômica”. Essa relação torna-se visível na tabela 25 e na figura 21.

Na compilação das considerações dos especialistas acerca da influência dos aspectos, constante na tabela 24, a capacidade da infraestrutura viária foi avaliada majoritariamente como positiva (51), com destaque para a rede logística regional (16), o acesso às rodovias (16), ferrovia (9) e aos aeroportos (7).

Tabela 25 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem a capacidade da infraestrutura viária e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados à capacidade da infraestrutura viária	Citações dos aspectos abordados				
	C1	C2	C3	C4	C5
Acessibilidade	11	4	21	10	18
Proximidade e disponibilidade de transporte público	7	4	13	4	11
Redução de deslocamento residência-trabalho	1	-	5	-	4
Caminhabilidade	2	-	2	4	2
Oferta de estacionamento	1	-	1	2	1
Localização estratégica	11	11	26	6	23
Infraestrutura de transporte implantada	8	8	18	3	15
Densidade de negócios	2	2	4	2	4
Conectividade lógica existente	-	-	3	-	3
Volume de pessoas com alta renda	1	1	1	1	1
Expansão Urbana	6	6	16	2	16
Uso do solo habitacional	3	3	9	1	9
Uso do solo comercial	3	3	7	1	7
Infraestrutura	5	4	14	6	12
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	1	2	6	5	5
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	4	2	8	1	7
Demais aspectos apontados pelos especialistas	11	7	16	4	16
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	3	2	3	-	3
Mudanças de uso do solo	1	1	2	-	2
Qualidade e manutenção do espaço público	1	-	2	2	2
Retirada dos equipamentos públicos	1	1	2	-	2
Surgimento de novas centralidades	-	-	2	-	2
Depreciação dos tipos de atividades	1	1	1	-	1
Falta de renovação construtiva	1	-	1	1	1
Manutenção da vitalidade econômica	1	-	1	1	1
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	1	1	1	-	1
Retirada dos equipamentos privados	1	1	1	-	1
Zoneamento	2	2	6	2	4
Zonas restritivas	2	2	4	2	2
Zonas de adensamento	-	-	2	-	2
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	2	2	6	2	4
Municipal	2	2	6	2	4
Regulamentações	2	2	6	2	4

Aspectos relacionados à capacidade da infraestrutura viária	Citações dos aspectos abordados				
	C1	C2	C3	C4	C5
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	2	2	6	2	4
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	3	1	5	4	5
Investimento em infraestrutura	2	1	3	2	3
Limpeza ambiental	1	-	2	2	2
Intensidade do uso do solo	2	2	5	2	5
Densidade de pessoas	1	1	2	1	2
Densidade de negócios	1	1	3	1	3
Integração com clusters regionais	-	-	-	1	1
Investimentos em infraestrutura	-	-	-	1	1

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: C1: acesso à ferrovia; C2: acesso aos aeroportos; C3: acesso às rodovias; C4: custos de implantação e manutenção; C5: rede logística regional.

Acerca dessa influência positiva, os especialistas ressaltaram, em suas análises, a acessibilidade e facilidade de deslocamento existente entre a área central, os demais bairros e a região metropolitana, por meio da infraestrutura viária, cujo planejamento local e regional operam associando o transporte ao uso do solo. Consequentemente, a legislação do centro constitui-se a mais permissiva à construção, em decorrência da infraestrutura implantada e dos serviços públicos a ela relacionados, principalmente o transporte público, cujo centro constitui-se um dos seus principais terminais.

Figura 21 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da capacidade da infraestrutura viária na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Quanto às ponderações classificadas como negativas (21), ressaltam-se os aspectos: acesso às rodovias (8), custos de implantação e manutenção (5) e rede logística regional (5). Essa classificação é decorrente da infraestrutura viária do centro ser restrita pela consolidação das edificações limítrofes e incapaz de absorver o fluxo viário crescente, dando origem ao lado negativo do polo de atração da área central: os engarrafamentos. Constituiu-se um dos principais gatilhos para o rápido processo de expansão urbana, quando a área central perdeu a sua atratividade como local de moradia e inviabilizou algumas atividades, devido às dificuldades de mobilidade.

Atualmente, com a ampliação de modais de transporte, inclusive os tipos ativos, surge a oportunidade, na opinião dos especialistas, de priorizar o transporte público e a caminhabilidade, em detrimento ao acesso dos veículos particulares na área do centro; entretanto, esse processo precisa ser acompanhado pela melhoria da estrutura física (calçadas, praças e mobiliário público), do conforto ambiental (sombreamento e limpeza) e serviços (segurança, iluminação, sanitários e *transfer* para estacionamentos periféricos) no centro.

Quanto aos fatores de maior contiguidade aos aspectos da capacidade da infraestrutura viária, identificados na tabela 24, foi considerada apenas a relação de maior intensidade dos aspectos constantes na figura 20, sobressaindo-se a proximidade e disponibilidade de transporte público.

Entre as décadas de 70 e 90 deu-se início ao processo de esvaziamento do centro em relação a algumas atividades atrativas à manutenção da sua vitalidade, como habitação, ensino e lazer, que se deslocaram para as novas centralidades ou para a proximidade da nova proposta de equipamentos comerciais, os *shopping centers*. As lacunas deixadas na área central sofreram um processo de ocupação, iniciando a mudança de uso do solo, tornando-o majoritariamente comercial, cujos horários de atividade são predominantemente diurnos, portanto, desincentivando a utilização de espaços públicos e depreciando outras atividades, no período noturno.

Outro aspecto relevante é que a área central mesmo com o potencial construtivo assegurado pela legislação municipal (9) e por zonas de adensamento (8), devido a infraestrutura implantada, não alcançou o adensamento esperado, seja no uso habitacional ou comercial; isso decorre, em parte, da baixa densidade construtiva (4) existente no centro, originada pelas limitações no tamanho dos lotes (2) que requerem a aquisição de lotes contíguos e oneram o custo de unificação de lotes (2) para possibilitar a construção de um edifício, fato que dificulta o adensamento e a renovação construtiva. Tais obstáculos são incentivos aos incorporadores na procura de outras áreas mais atrativas, impulsionando a expansão urbana,

principalmente, do uso habitacional (4).

Devido aos fatos acima relatados, a influência da intensidade do uso do solo, constante na tabela 24, apresentou-se com as classificações positiva e neutra, muito próximas, sendo respectivamente, na densidade de pessoas (9) e (7), e densidade de negócios (8) e (6). Segundo os especialistas, isso é decorrente do reconhecimento da necessidade de intensificação do uso do solo, como também, da subutilização dos incentivos legais existentes, por terem sido desassociados de outras ações do poder público para concretizar o adensamento, principalmente, no uso do solo habitacional.

Para se obter sucesso nessa senda, pressupõe-se alcançar o equilíbrio entre os serviços públicos prestados, a infraestrutura implantada, a oferta de espaços públicos capazes de promover a integração de pessoas e atividades, com a intensificação do uso do solo na área central, além, de reconhecer e incentivar a vocação econômica do centro, principalmente, da economia criativa e do comércio de rua.

Ao analisarem a intensidade do uso do solo, cuja compilação das informações constam na tabela 26 e na figura 22, os especialistas versaram sobre os fatores constantes na figura 16, sobressaindo-se o número de regras, permissões e regulamentos governamentais – municipal (9).

Tabela 26 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem a intensidade do uso do solo e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados à intensidade do uso do solo	Citações dos aspectos abordados	
	S1	S2
Demais aspectos apontados pelos especialistas	23	22
Mudanças de uso do solo	5	5
Baixa densidade construtiva	4	4
Ausência de atividades no período noturno	3	3
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	2	1
Depreciação dos tipos de atividades	2	2
Qualidade e manutenção do espaço público	1	1
Qualificação dos tipos de atividades	2	2
Retirada dos equipamentos privados	2	2
Crescimento do processo migratório	1	1
Manutenção da vitalidade econômica	1	1
Zoneamento	12	12
Zonas de adensamento	8	8
Zonas de incentivo	4	4
Localização estratégica	9	9
Densidade de negócios	4	4
Infraestrutura de transporte implantada	3	3
Conectividade lógica existente	2	2
Regulamentações	9	9
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal,	9	9

Aspectos relacionados à intensidade do uso do solo	Citações dos aspectos abordados	
	S1	S2
estadual e municipal		
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	9	9
Municipal	9	9
Acessibilidade	7	7
Caminhabilidade	2	2
Proximidade e disponibilidade de transporte público	2	2
Redução de deslocamento residência-trabalho	2	2
Oferta de estacionamento	1	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	4	4
Investimento em infraestrutura	1	1
Limpeza ambiental	1	1
Prevenção de crimes	1	1
Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional	1	1
Expansão Urbana	6	5
Uso do solo habitacional	4	3
Uso do solo comercial	2	2
Capacidade da infraestrutura viária	5	5
Acesso às rodovias	2	2
Acesso à ferrovia	1	1
Acesso aos aeroportos	1	1
Custos de implantação e manutenção	1	1
Custo do solo urbano	4	4
Limitações no tamanho dos lotes	2	2
Custo de unificação de lotes	2	2
Integração com clusters regionais	2	2
Investimentos em tecnologia	2	2
Custo da edificação	2	2
Regulamentos urbanos escritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	2	2
Infraestrutura	2	2
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	1	1
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	1	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	2	2
Simplificação do licenciamento da edificação	1	1
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	1	1
Informalidade	2	2
Informalidade na moradia	1	1
Informalidade no trabalho	1	1
Demanda do mercado local não atendida	1	-
Alta densidade populacional	1	-
Infraestrutura de logística mal conservada	1	1
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica	1	1

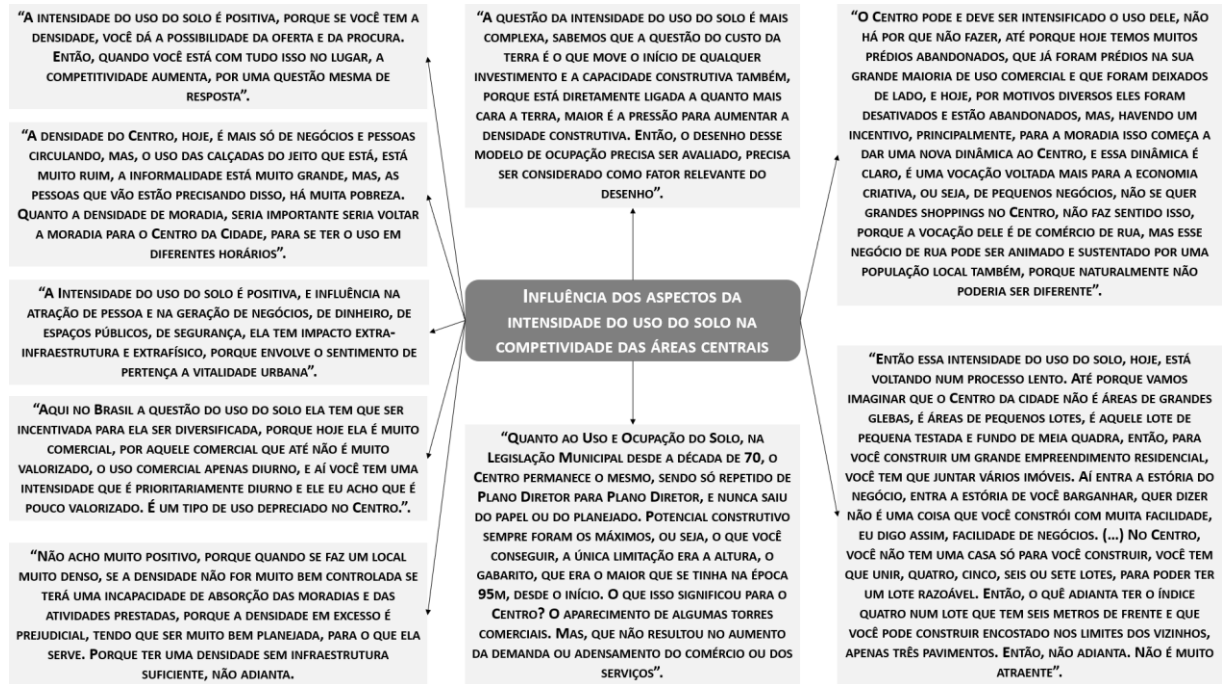
Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: S1: densidade de pessoas; S2: densidade de negócios.

Na maioria das exposições da tabela 24, os especialistas mencionaram os impostos (60)

aplicados da forma atual, como um fator negativo à competitividade da área central, sendo os valores obtidos das estratificações relacionadas aos tipos de impostos, em ordem decrescente: imposto predial (16), impostos sobre propriedade e melhorias (15), impostos sobre o valor do solo (12) e uso do solo para financiamento dos serviços públicos (6).

Figura 22 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da capacidade da intensidade do uso do solo na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Mesmo prevalecendo uma avaliação negativa, os entrevistados ressaltaram a importância dos impostos para a manutenção dos serviços públicos e como um instrumento cuja finalidade não deveria ser apenas arrecadatória, mas que deveria ter como propósito a promoção social e a urbanidade territorial da cidade. Neste contexto, para alcançar tal objetivo, primeiro, os recursos provenientes dos impostos deveriam ser aplicados na própria área onde eles foram arrecadados, promovendo a autossuficiência administrativo-financeira da mesma. Segundo, seria associar a aplicação de impostos ao tipo de uso do solo de maior retorno econômico e produtivo para a cidade, objetivando potencializar a utilização do solo urbano infraestruturado vinculado ao desenvolvimento econômico e a inclusão econômica e social.

Por fim, o poder público deveria evitar duas situações na aplicação dos impostos: uma como um instrumento punitivo, tendo em vista que a desapropriação de imóveis é um processo burocrático, longo, e oneroso aos cofres públicos; e outra como mecanismo de incentivo para a iniciativa privada, sem que haja condições concretas de retorno econômico e social sustentável para a cidade, no longo prazo. Ambas as situações poderiam ser substituídas por outros

instrumentos como as parcerias público-privadas e a flexibilização da legislação, quer seja para viabilizar e ampliar as atividades comerciais, quer seja para induzir o uso do solo habitacional, na área central. As ponderações dos especialistas sintetizadas acima refletem a estreita relação dos impostos com as normas municipais, apresentada na tabela 27 e na figura 23.

Tabela 27 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem os impostos e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados aos impostos	Citações dos aspectos abordados				
	I1	I2	I3	I4	I5
Regulamentações	12	13	9	17	18
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	12	13	9	17	18
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	12	13	9	17	18
Municipal	12	13	9	17	18
Intensidade do uso do solo	13	14	6	18	19
Densidade de negócios	7	7	5	10	10
Densidade de pessoas	6	7	1	8	9
Zoneamento	12	14	6	14	16
Zonas de incentivo	10	11	6	13	14
Zonas de adensamento	2	3	-	1	2
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	6	6	8	8	8
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	6	6	4	8	8
Investimento em infraestrutura	-	-	2	-	-
Limpeza ambiental	-	-	2	-	-
Demais aspectos apontados pelos especialistas	8	9	3	8	9
Mudanças de uso do solo	4	5	3	3	4
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	-	-	-	2	2
Depreciação dos tipos de atividades	1	1	-	-	-
Falta de renovação construtiva	1	1	-	1	1
Retirada dos equipamentos privados	1	1	-	1	1
Retirada dos equipamentos públicos	1	1	-	1	1
Localização estratégica	7	7	5	10	10
Densidade de negócios	7	7	5	10	10
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	4	4	3	5	5
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	3	3	2	3	3
Simplificação do licenciamento da edificação	1	1	1	2	2
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	3	3	5	2	2
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	3	3	5	2	2
Custo do solo urbano	2	2	-	1	1
Limitações no tamanho dos lotes	1	1	-	1	1
Custo de unificação de lotes	1	1	-	-	-
Expansão Urbana	1	1	-	3	3
Uso do solo comercial	1	1	-	2	2
Uso do solo habitacional	-	-	-	1	1
Altos impostos	-	-	-	2	2

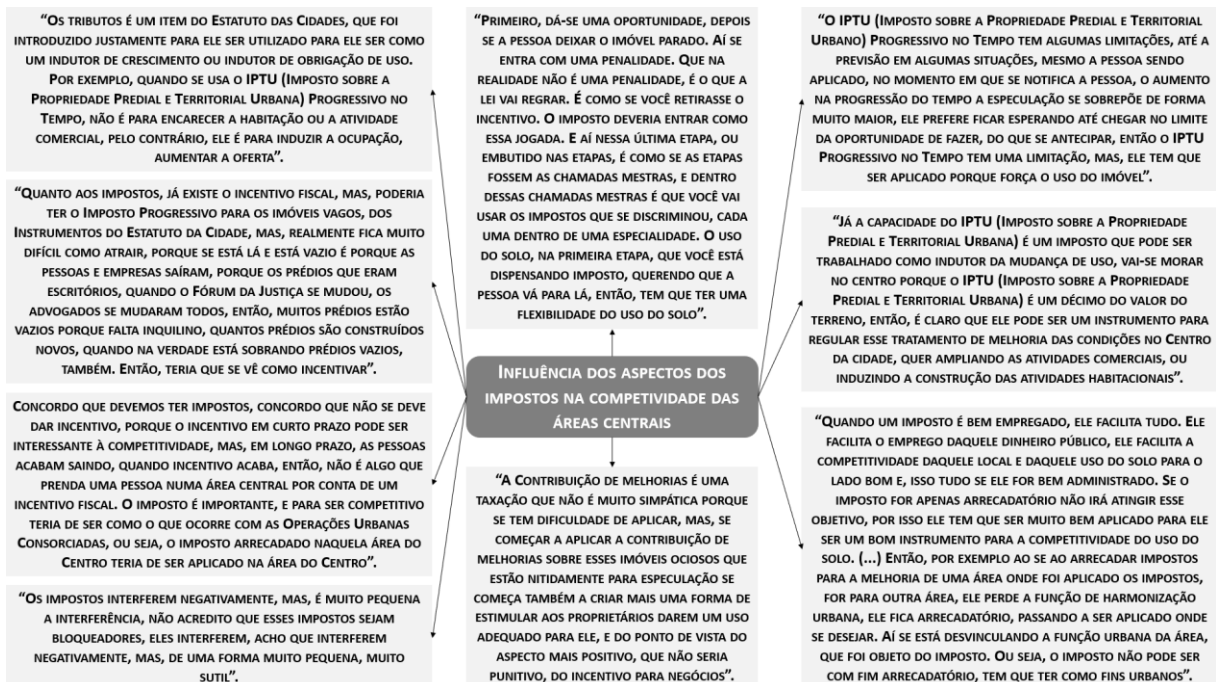
Aspectos relacionados aos impostos	Citações dos aspectos abordados				
	I1	I2	I3	I4	I5
Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios	-	-	-	2	2
Informalidade	1	1	1	2	2
Informalidade na moradia	1	1	1	1	1
Informalidade no trabalho	-	-	-	1	1
Custo da edificação	1	1	1	1	1
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	1	1	1	1	1
Infraestrutura	1	1	1	1	1
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	1	1	1	1	1
Acessibilidade	1	1	-	-	-
Oferta de estacionamento	1	1	-	-	-

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: I1: impostos sobre aluguel do solo; I2: impostos sobre o valor de solo; I3: uso do solo para financiamento dos serviços públicos; I4: impostos sobre propriedade e melhorias; I5: imposto predial.

Apesar dos demais fatores relacionados à acessibilidade serem avaliados, em sua maioria, como positivos, na tabela 24, a oferta de estacionamentos apresentou-se com uma pequena margem entre positivo e negativo, sendo respectivamente (5) e (7). A avaliação negativa se deve à mudança de uso do solo residencial para comercial associada à saída de equipamentos públicos e privados do centro, que abriu espaço para atividades de fácil implantação. Dentro dessa modalidade, o estacionamento estabeleceu-se como principal tipo de negócio, pois assegura o retorno financeiro e a valorização da propriedade, sem a necessidade de onerosos investimentos.

Figura 23 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos dos impostos na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Tantos excessos foram por esse tipo de atividade, que na legislação municipal foram estabelecidas condições mais restritivas a sua implantação e funcionamento no centro, visando reduzir os impactos do processo de desmonte das edificações existentes capazes de acolher negócios de maior impacto social e econômico, para a área central.

A avaliação positiva decorre do reconhecimento da necessidade da existência de estacionamentos no centro, pelo fato de que o transporte privado ainda possui livre acesso à área central, realidade que paulatinamente está sendo mudada nos grandes centros, onde o acesso a essa área está restrito ao transporte público ou aos moradores. No ínterim dessa transformação, faz-se necessário normatizar melhor a atividade, no intuito de mitigar problemas de mobilidade gerados pela mesma, nas ruas estreitas e congestionadas da área central.

A infraestrutura de transporte implantada possibilitou a instalação de terminais de diferentes modalidades (viário, metroviário e ferroviário) de transporte público tanto reduzindo o deslocamento residência-trabalho como consolidando o “valor do nó” e do “poder de atração” do centro, onde a proximidade e disponibilidade de transporte público viabiliza um fluxo constante de pessoas e pedestres. Consequentemente, esse fator atraiu tanto o comércio formal, como também o informal, que na ausência de uma fiscalização e controle urbano eficientes, passam a ocupar os espaços públicos, principalmente as calçadas, impactando negativamente na caminhabilidade na área central.

Soma-se ainda à caminhabilidade do centro a necessidade de ajustes estruturais qualificando os espaços públicos para atender critérios de acessibilidade universal, como também a desregulação urbana, que proporcione a existência de negócios e serviços em distâncias caminháveis, incentivando as pessoas a se deslocarem a pé.

As correlações dos aspectos que compõem a acessibilidade foram identificadas na tabela 28 e na figura 24, sendo a mais intensa relação dos componentes da figura 16, a estabelecida com o acesso às rodovias.

Tabela 28 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem a acessibilidade e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

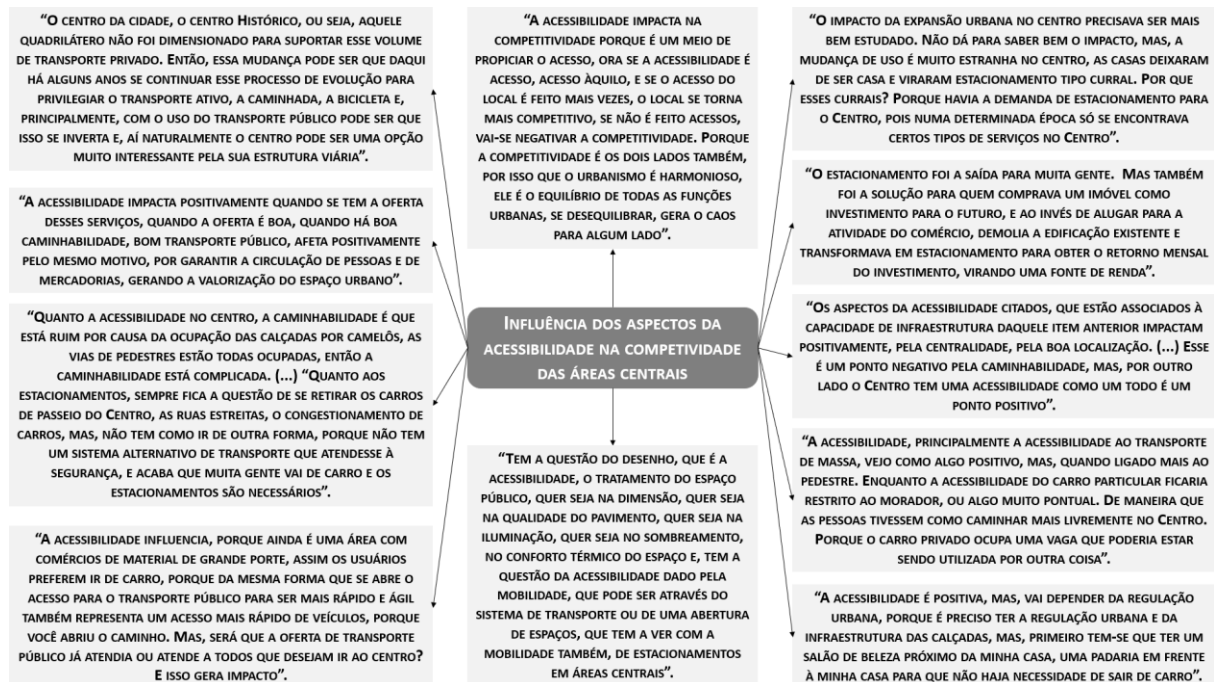
Aspectos relacionados à acessibilidade	Citações dos aspectos abordados			
	A1	A2	A3	A4
Localização estratégica	11	13	7	4
Infraestrutura de transporte implantada	8	10	5	2
Densidade de negócios	3	3	2	2
Integração com clusters regionais	6	5	-	3
Investimentos em infraestrutura	6	5	-	3
Infraestrutura	8	8	3	8
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	5	5	1	4

Aspectos relacionados à acessibilidade	Citações dos aspectos abordados			
	A1	A2	A3	A4
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	3	3	2	4
Demais aspectos apontados pelos especialistas	7	4	1	10
Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização	2	-	-	1
Depreciação dos tipos de atividades	-	-	-	3
Qualidade e manutenção do espaço público	3	2	1	2
Ausência de atividades no período noturno	1	1	-	2
Manutenção da vitalidade econômica	1	1	-	-
Mudanças de uso do solo	-	-	-	1
Retirada dos equipamentos privados	-	-	-	1
Capacidade da infraestrutura viária	12	12	5	4
Acesso às rodovias	7	8	4	2
Custos de implantação e manutenção	5	4	1	2
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	9	6	2	5
Investimento em infraestrutura	6	4	1	3
Limpeza ambiental	3	2	1	2
Regulamentações	2	2	3	5
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	2	2	3	5
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	2	2	3	5
Municipal	2	2	3	5
Intensidade do uso do solo	3	4	3	2
Densidade de pessoas	-	1	1	-
Densidade de negócios	3	3	2	2
Zoneamento	3	2	3	3
Zonas restritivas	1	1	2	3
Zonas de adensamento	1	1	1	-
Zonas de incentivo	1	-	-	-
Expansão Urbana	1	1	2	3
Uso do solo habitacional	1	1	2	2
Uso do solo comercial	-	-	-	1
Informalidade	2	-	-	1
Informalidade no trabalho	2	-	-	1
Custo do solo urbano	-	-	-	2
Custo da demolição	-	-	-	1
Custo da destinação dos resíduos	-	-	-	1
Custo da edificação	-	-	-	2
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	-	-	-	2
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	2	-	-	-
Simplificação do licenciamento da edificação	1	-	-	-
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	1	-	-	-
Infraestrutura de logística mal conservada	1	1	1	-
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica	1	1	1	-

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: A1: Caminhabilidade; A2: proximidade e disponibilidade de transporte público; A3: redução de deslocamento residência-trabalho; A4: oferta de estacionamento.

Figura 24 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da acessibilidade na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Na apreciação do zoneamento, os especialistas manifestaram equanimidade quanto a sua influência na competitividade da área central (ver tabela 24), ora positiva (11), ora neutra (11), e próxima de ambas, a negativa (9). Sobre as zonas, a restritiva se apresentou majoritariamente negativa (6), enquanto a de adensamento fracionou-se entre positiva (3), neutra (5) e negativa (4) e, por fim, a zona de incentivo dividiu-se em positiva (6) e neutra (5). Essa avaliação equitativa decorre da admissão de que os três tipos de zonas são necessários para a manutenção da urbanidade territorial, ou seja, do equilíbrio entre a capacidade de provimento de infraestruturas e serviços públicos para atender o avanço da expansão urbana e a manutenção do meio ambiente, bem como para a consolidação de um desenvolvimento econômico que seja sustentável, a longo prazo.

Outra circunstância levantada refere-se à efetividade da aplicação do zoneamento de adensamento e de incentivo, que dependendo da sua extensão, favorecem áreas com outras facilidades, visadas pelos incorporadores, em detrimento de áreas mais antigas, mais infraestruturadas, como o centro, capazes de comportar o adensamento habitacional e comercial. Portanto, na visão dos entrevistados, os limites das zonas de adensamento e de incentivo devem ser estabelecidos priorizando áreas específicas a serem incentivadas ou revitalizadas nos seus usos do solo, sendo aplicadas restrições às demais áreas, mas sempre de maneira a equilibrar o adensamento ao custo do provimento de infraestruturas e serviços públicos.

Além disso, houve destaque para a importância de se rever as restrições impostas pela legislação municipal às atividades. Enquanto essas restrições perduram pela falta de celeridade na adequação e revisão da legislação vigente, as relações de trabalho, as indústrias e os processos de distribuição de bens se encontram em rápido processo de transformação, com estoques cada vez mais enxutos, reduzindo o seu impacto ambiental e na mobilidade urbana. Em relação à proximidade dos tipos de zoneamento aos demais aspectos, quantificados na tabela 29 e na figura 25, destaca-se entre os itens constantes na figura 16, o estreito vínculo com o número de regras, permissões e regulamentos governamentais –municipal e a densidade de negócios.

Tabela 29 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem o zoneamento e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

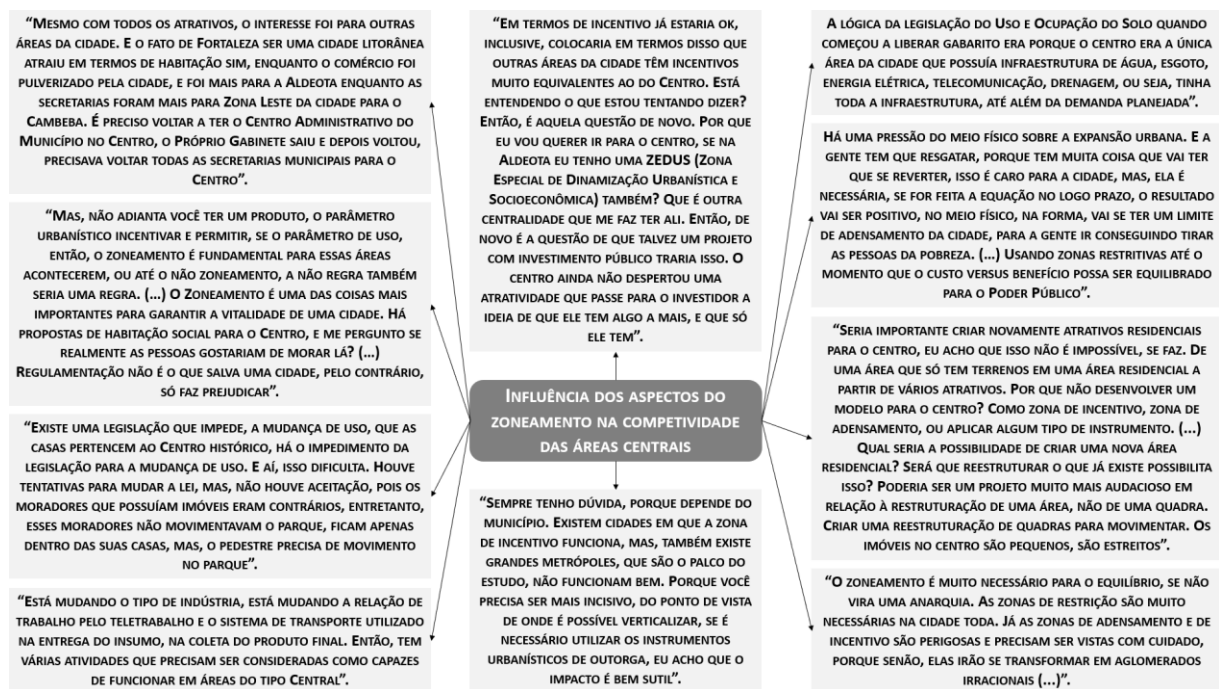
Aspectos relacionados ao zoneamento	Citações dos aspectos abordados		
	Z1	Z2	Z3
Localização estratégica	4	14	17
Densidade de negócios	3	7	8
Infraestrutura de transporte implantada	1	6	8
Conectividade lógica existente	-	1	1
Intensidade do uso do solo	5	13	12
Densidade de negócios	3	7	8
Densidade de pessoas	2	6	4
Regulamentações	5	7	10
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	5	7	10
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	4	7	10
Municipal	4	7	10
Demais aspectos apontados pelos especialistas	3	7	7
Baixa densidade construtiva	1	1	1
Mudanças de uso do solo	1	1	1
Retirada dos equipamentos privados	-	2	2
Depreciação dos tipos de atividades	-	1	1
Qualificação dos tipos de atividades	1	-	-
Retirada dos equipamentos públicos	-	1	1
Valorização da orla marítima	-	1	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	-	2	9
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	-	2	6
Simplificação do licenciamento da edificação	-	-	3
Capacidade da infraestrutura viária	2	5	6
Acesso às rodovias	1	2	5
Custos de implantação e manutenção	1	2	1
Acesso à ferrovia	-	1	-
Infraestrutura	2	4	6
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	1	4	6
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	1	-	-

Aspectos relacionados ao zoneamento	Citações dos aspectos abordados		
	Z1	Z2	Z3
Expansão Urbana	2	5	5
Uso do solo habitacional	1	3	3
Uso do solo comercial	1	2	2
Acessibilidade	1	3	1
Caminhabilidade	1	-	-
Proximidade e disponibilidade de transporte público	-	2	1
Redução de deslocamento residência-trabalho	-	1	-
Custo da edificação	4	1	1
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	4	1	1
Impostos	1	2	2
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	1	2	2
Custo do solo urbano	-	2	2
Limitações no tamanho dos lotes	-	1	1
Custo de unificação de lotes	-	1	1
Infraestrutura de logística mal conservada	1	2	1
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica	1	2	1
Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico	-	1	1
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios	-	1	1
Demanda do mercado local não atendida	-	1	-
Alta densidade populacional	-	1	-

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: Z1: zonas restritivas; Z2: zonas de adensamento; Z3: zonas de incentivo.

Figura 25 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do zoneamento na competitividade das áreas centrais

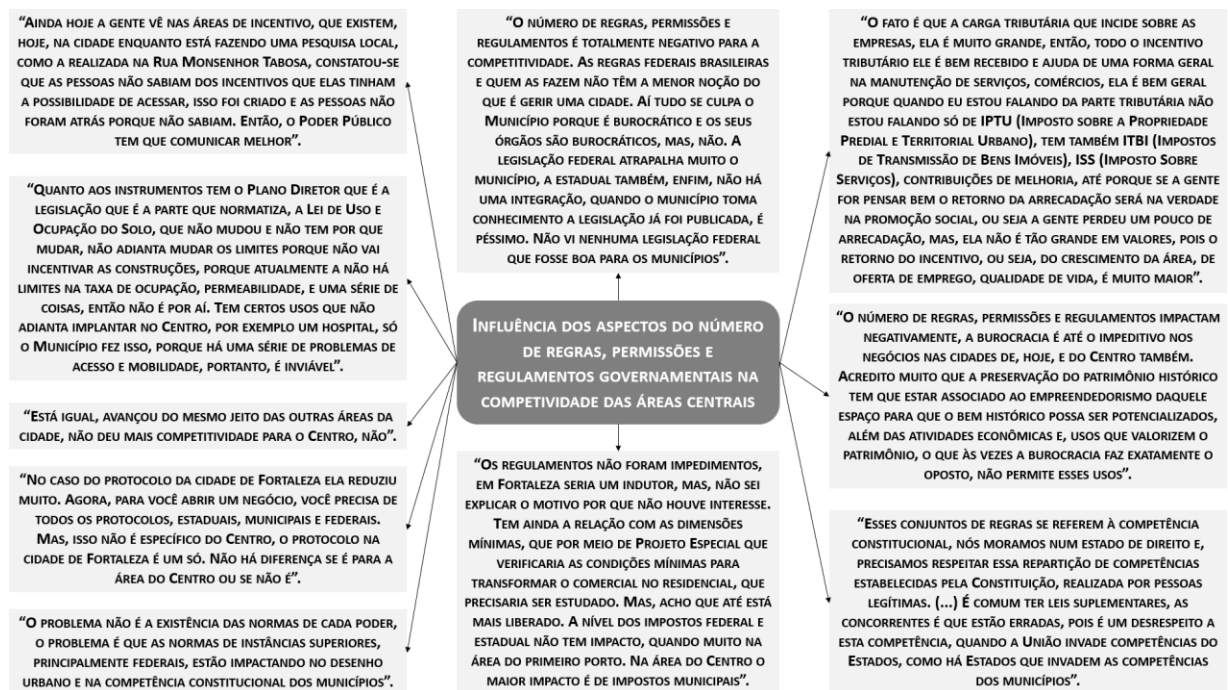


Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Ao analisarem o número de regras, permissões e regulamentos governamentais, os especialistas o categorizaram como negativa (26) (ver tabela 24), sendo os aspectos mais influentes em forma decrescente: municipal (22), federal (16) e estadual (15).

Embora as normas sejam estabelecidas dentro de estruturas políticas e jurídicas, cujas competências são instituídas nos âmbitos federal, estadual e municipal, os especialistas ressaltam que as leis deveriam ocorrer de maneira suplementar, ou seja, acrescentando especificações territoriais no âmbito de suas atribuições. Todavia, de maneira contumaz e imperfeita, sucedem-se leis concorrentes, quando leis federais sobrepõem o alcance das legislações estaduais ou municipais, o mesmo ocorrendo entre o estado e municípios, acarretando em insegurança jurídica e conflitos na concretização de projetos privados e públicos, que estejam em curso na mudança da legislação vigente.

Figura 26 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do número de regras, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Outro enfoque dado em relação às legislações é a necessidade da sua ampla publicidade, através da qual todos os meios, principalmente os eletrônicos, devem assegurar a transparência e o livre acesso à legislação vigente, bem como também à comunicação das suas alterações, para as esferas estadual e municipal do poder público, bem como para a iniciativa privada e para os cidadãos, de maneira a não incorrer em divergências interpretativas das normas.

Os quantitativos de maior confinidade, constantes na tabela 30, na figura 26 e na figura 16, se apresentam nos impostos, com estreita relação com os regramentos municipais.

Tabela 30 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem o número de regras, permissões e regulamentos governamentais e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados ao número de regras, permissões e regulamentos governamentais	Citações dos aspectos abordados		
	R1	R2	R3
Impostos	4	-	15
Uso do solo para financiamento dos serviços públicos	1	-	4
Impostos sobre o valor de solo	1	-	3
Impostos sobre propriedade e melhorias	1	-	3
Imposto predial	1	-	3
Impostos sobre aluguel do solo	-	-	2
Demais aspectos apontados pelos especialistas	12	11	13
Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros	5	5	5
Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais	3	3	4
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	1	1	1
Mudanças de uso do solo	1	1	1
Problemas de regularização fundiária	1	-	1
Valorização da orla marítima	1	1	1
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	8	8	10
Simplificação do licenciamento da edificação	5	5	6
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	3	3	4
Zoneamento	3	3	7
Zonas de incentivo	1	1	4
Zonas restritivas	2	2	2
Zonas de adensamento	-	-	1
Custo da edificação	4	4	5
Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	4	4	5
Localização estratégica	2	2	4
Densidade de negócios	1	1	2
Infraestrutura de transporte implantada	1	1	2
Intensidade do uso do solo	1	1	4
Densidade de pessoas	-	-	2
Densidade de negócios	1	1	2
Onerosos requisitos de licenciamento	3	3	3
Tempo e custo do licenciamento	3	3	3
Capacidade da infraestrutura viária	2	2	3
Acesso às rodovias	1	1	2
Rede logística regional	1	1	1
Custo do solo urbano	2	2	2
Limitações no tamanho dos lotes	1	1	1
Custo de unificação de lotes	1	1	1
Infraestrutura	1	1	2
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	1	1	1
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	-	-	1
Acessibilidade	2	2	2
Proximidade e disponibilidade de transporte público	1	1	1
Redução de deslocamento residência-trabalho	1	1	1
Informalidade	2	1	2

Aspectos relacionados ao número de regras, permissões e regulamentos governamentais	Citações dos aspectos abordados		
	R1	R2	R3
Informalidade na moradia	2	1	2
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	-	-	1
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	-	-	1

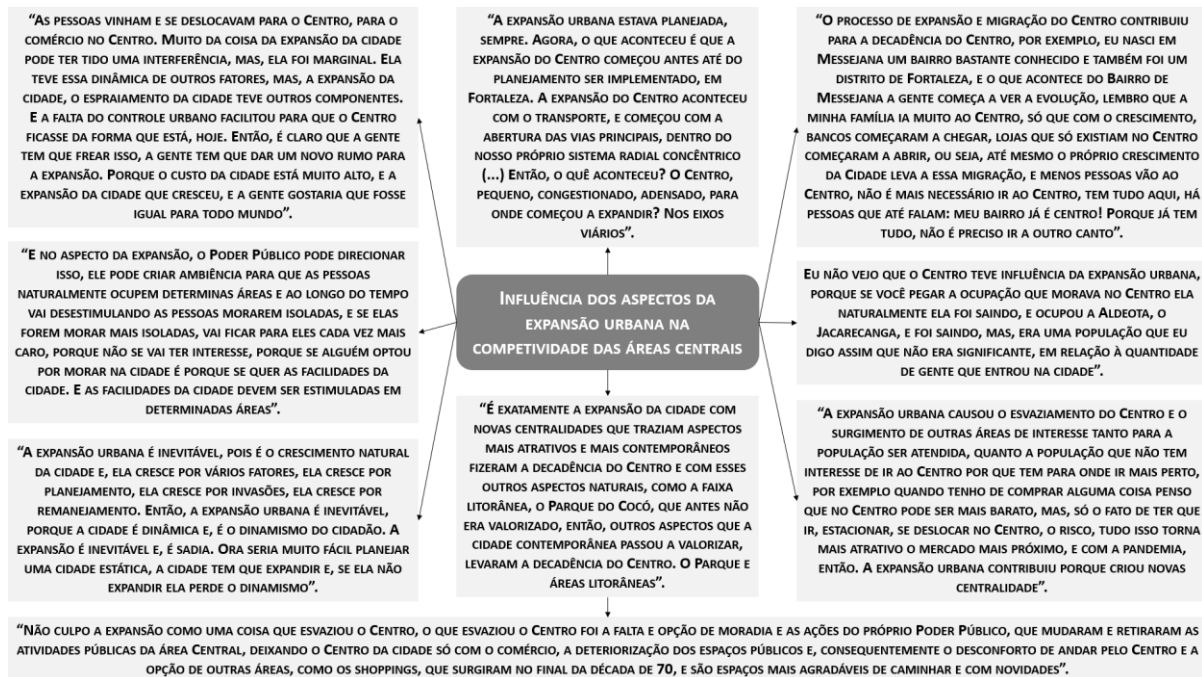
Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: R1: Federal; R2: Estadual; R3: Municipal.

A expansão urbana foi avaliada pelos especialistas, na tabela 24, como predominantemente negativa (34) à competitividade da área central, estendendo-se essa apreciação aos usos de solo habitacional (19) e comercial (15).

O processo de migração iniciado na década de 1950 e que se estendeu até a década de 1980, promoveu o adensamento e a expansão urbana local, impactando no centro por meio da aceleração da mudança de uso do solo, de residencial para comercial. Nesse processo de migração, os bairros mais visados eram os mais periféricos e próximos aos eixos de transporte público, principalmente viários, gerando um adensamento de áreas cuja infraestrutura e os serviços públicos eram incapazes de atender. A expansão urbana associada a atratividades naturais, como a proximidade da orla marítima e parques, assim como a instalação de equipamentos públicos e privados como shopping centers, impulsionaram o surgimento de novas centralidades que contribuíram para a decadência do centro, pela migração de negócios e a redução de viagens ao centro.

Figura 27 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos do número de regras, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Os entrevistados em suas abordagens advertem que as cidades possuem o planejamento para a sua expansão urbana, entretanto, em alguns casos ela ocorre com uma velocidade superior à capacidade de implantação da infraestrutura e dos serviços públicos, onerando os custos da cidade. Outro ponto levantado é a necessidade de se aplicar instrumentos para se evitar o envelhecimento construtivo do centro criando-se atrativos, principalmente para os edifícios residenciais. Todavia, para se atrair construções de prédios residenciais no centro, tem-se que criar atrativos similares aos existentes em outras centralidades, sobretudo nos equipamentos e espaços públicos, qualificando-os com infraestruturas, serviços e segurança.

Os aspectos mais contíguos à expansão urbana, de acordo com os dados da tabela 31 e da figura 27 são: a densidade de negócios, no uso do solo comercial (12) e o uso do solo residencial (10); acompanhados da densidade de pessoas, também no uso do solo residencial (10). Isso demonstra a estreita relação entre o adensamento e a expansão urbana.

Tabela 31 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem a expansão urbana e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados à expansão urbana	Citações dos aspectos abordados	
	H	C
Demais aspectos apontados pelos especialistas	29	24
Surgimento de novas centralidades	4	5
Falta de renovação construtiva	4	3
Baixa densidade construtiva	3	2
Surgimento dos shopping centers	3	3
Valorização da orla marítima	3	2
Crescimento do processo migratório	2	-
Depreciação dos tipos de atividades	2	2
Mudanças de uso do solo	2	2
Qualidade e manutenção do espaço público	2	2
Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização	1	-
Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer	1	1
Retirada dos equipamentos privados	1	1
Retirada dos equipamentos públicos	1	1
Intensidade do uso do solo	20	19
Densidade de negócios	10	12
Densidade de pessoas	10	7
Localização estratégica	19	17
Densidade de negócios	10	12
Volume de pessoas com alta renda	2	1
Infraestrutura de transporte implantada	7	4
Acessibilidade	16	13
Redução de deslocamento residência-trabalho	8	7
Proximidade e disponibilidade de transporte público	4	2
Caminhabilidade	2	2
Oferta de estacionamento	2	2

Aspectos relacionados à expansão urbana	Citações dos aspectos abordados	
	H	C
Capacidade da infraestrutura viária	11	7
Acesso às rodovias	5	4
Custos de implantação e manutenção	4	2
Acesso à ferrovia	2	-
Rede logística regional	-	1
Zoneamento	9	7
Zonas de adensamento	4	3
Zonas de incentivo	3	3
Zonas restritivas	2	1
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	8	7
Municipal	8	7
Regulamentações	8	7
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	8	7
Infraestrutura	7	4
Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional	5	2
Planejamento em mobilidades de bens e cargas	2	2
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	5	5
Investimento em infraestrutura	2	2
Limpeza ambiental	2	2
Prevenção de crimes	1	1
Demanda do mercado local não atendida	5	4
Alta densidade populacional	5	4
Infraestrutura de logística mal conservada	4	2
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica	4	2
Informalidade	3	1
Informalidade na moradia	2	1
Informalidade no trabalho	1	-
Integração com clusters regionais	2	1
Investimentos em infraestrutura	2	1
Custo do solo urbano	2	-
Limitações no tamanho dos lotes	1	-
Custo de unificação de lotes	1	-

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: H: uso solo habitacional; C: uso solo comercial.

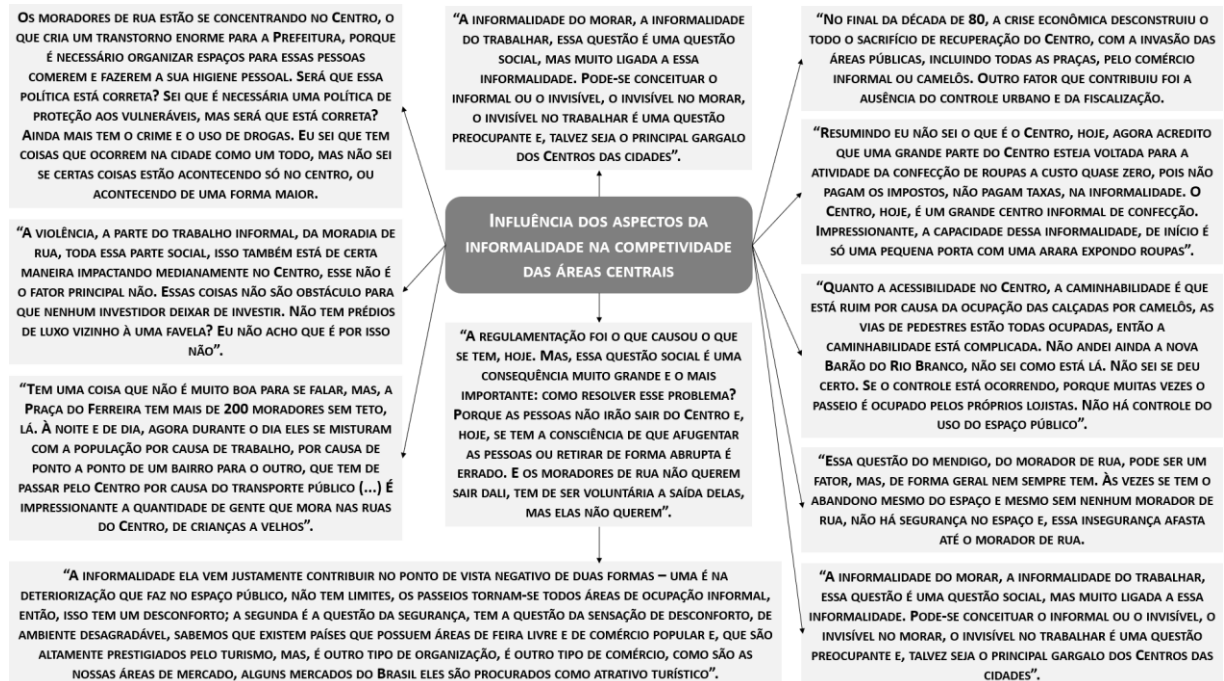
Os peritos, em sua maioria, classificaram a informalidade como prejudicial (20) à competitividade da área central (ver tabela 24), desdobrando-se tanto para a informalidade na moradia (12) como no trabalho (11).

A origem do processo de ocupação das áreas públicas do centro está associada à crise econômica da década de 1980, época em que as praças públicas transformaram-se em moradia para pessoas e famílias em situação de rua, e o comércio informal tornou-se o principal meio de subsistência para muitas famílias. Em ambas as situações, as invasões não encontraram

resistência por parte do poder público, pela ausência da fiscalização, do controle urbano e do serviço social para trabalhar a problemática na área central.

Várias foram as tentativas do poder público para regularizar, ordenar e padronizar as atividades do comércio informal no centro, tanto por meio de legislação, como também pela criação de equipamentos públicos para acolher a atividade, como os mercados. Entretanto, com a depreciação dos tipos de atividades, o comércio popular passou a ser a sua principal atividade, impulsionando os lojistas a também ocuparem as calçadas com os seus produtos, no intuito de reduzir a concorrência com o comércio informal, impactando negativamente a caminhabilidade no centro.

Figura 28 – Extrações textuais das entrevistas dos peritos sobre a influência dos aspectos da informalidade, permissões e regulamentos governamentais na competitividade das áreas centrais



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Na opinião dos especialistas, ambas as informalidades são anomalias urbanas, geradas pela incapacidade do planejamento urbano alinhar-se ao crescimento da cidade, gerando a falta de acolhimento tanto dos cidadãos como dos negócios, pelos excessos de regulações que não adequam, com rapidez, as atividades e os usos do solo às transformações impostas pela sociedade. Também foi ventilado que ambas as informalidades geram a deteriorização dos espaços públicos, impactando negativamente na segurança e no uso dos espaços públicos.

Todavia, os especialistas indicam que a solução para essas informalidades perpassa pelo seu reconhecimento e a sua organização formal e espacial, principalmente das atividades, que possuem um potencial de negócios muito forte, sendo um indutor de um processo de inclusão

econômica e social, a exemplo de outras partes do mundo onde as feiras livres acontecem em espaços públicos infraestruturados e seguros, ofertando não só produtos, mas serviços e lazer.

Os aspectos quantificados na tabela 32, e constantes na figura 28 e na figura 16, mais próximos à informalidade na moradia correspondem à necessidade de política pública de inclusão social para a população em situação de rua (8), enquanto os aspectos caminhabilidade (5) e número de regras municipais (5) estão contíguos à informalidade no trabalho.

Tabela 32 – Síntese da correlação entre aspectos que compõem a informalidade e os demais aspectos da competitividade das áreas centrais na abordagem dos especialistas

Aspectos relacionados à informalidade	Citações dos aspectos abordados	
	M	T
Demais aspectos apontados pelos especialistas	16	12
Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua	8	3
Qualidade e manutenção do espaço público	5	3
Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização	-	2
Qualificação dos tipos de atividades	1	2
Depreciação dos tipos de atividades	1	1
Manutenção da vitalidade econômica	1	1
Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica	16	10
Investimento em infraestrutura	5	4
Prevenção de crimes	5	3
Limpeza ambiental	6	3
Acessibilidade	9	7
Caminhabilidade	5	5
Proximidade e disponibilidade de transporte público	2	1
Redução de deslocamento residência-trabalho	2	1
Regulamentações	4	5
Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal	4	5
Capacidade da infraestrutura viária	5	4
Custos de implantação e manutenção	4	4
Acesso às rodovias	1	-
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais	4	5
Municipal	4	5
Localização estratégica	3	3
Densidade de negócios	3	3
Infraestrutura de logística mal conservada	4	3
Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica	4	3
Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios	2	4
Simplificação do licenciamento da edificação	1	2
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	1	2
Intensidade do uso do solo	3	3
Densidade de negócios	3	3

Aspectos relacionados à informalidade	Citações dos aspectos abordados	
	M	T
Integração com clusters regionais	-	1
Investimentos em infraestrutura	-	1
Custo da edificação	1	-
Regulamentos urbanos escritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações	1	-
Zoneamento	-	1
Zonas de adensamento	-	1

Fonte: Elaborado pelo autor, adaptado de Porter (1995a, 1997).

Legenda: M: informalidade na moradia; T: informalidade no trabalho.

Em seus estudos, Porter (1995a, 1997) sustentou que o setor privado, o governo e as organizações baseadas na comunidade, todos têm novos papéis vitais a desempenhar na revitalização da economia da cidade. Empresários, empreendedores e investidores devem assumir um papel de liderança; e ativistas comunitários, prestadores de serviços sociais e burocratas do governo devem apoiá-los.

Tal pensamento orientou o propósito desta pesquisa ao verificar a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades, levantados por Porter (1995a, 1997).

A metodologia de Harris (2009) adaptada para avaliação da competitividade da área central compõe-se de 4 etapas. Na primeira, são identificadas as fontes de competitividade para a área central, e para isso, foram utilizados os aspectos apontados pela pesquisa bibliográfica, constantes no quadro 5 e na figura 12, além daqueles incluídos pelos especialistas, ilustrado na figura 16.

Os valores constantes na coluna citações da tabela 33, com a identificação das fontes de competitividade para a área central, foram extraídos dos quantitativos apresentados na tabela 23, que aborda os aspectos apontados pelos especialistas como mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais das cidades.

Tabela 33 – Identificação das fontes de competitividade para a área central

Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais	Citações
C1. acesso à ferrovia	3
C2. acesso aos aeroportos	3
C3. acesso às rodovias	3
C4. custos de implantação e manutenção	0
C5. rede logística regional	3
S1. densidade de pessoas	2
S2. densidade de negócios	5
I1. impostos sobre aluguel do solo	1

Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais	Citações
I2. impostos sobre o valor de solo	1
I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos	4
I4. impostos sobre propriedade e melhorias	1
I5. imposto predial	1
A1. caminhabilidade	8
A2. proximidade e disponibilidade de transporte público	3
A3. redução de deslocamento residência-trabalho	1
A4. oferta de estacionamento	1
Z1. zonas restritivas	0
Z2. zonas de adensamento	1
Z3. zonas de incentivo	4
R1. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais - Federal	0
R2. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais - Estadual	0
R3. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais - Municipal	5
H. Expansão urbana - uso do solo habitacional	0
C. Expansão urbana - uso do solo comercial	0
M. informalidade na moradia	1
T. informalidade no trabalho	0
Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais	6
Aquisição e desenvolvimento do solo urbano	3
Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários	3
Patrimônio Histórico e Cultural	6
Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico	3
Política pública de valorização da cultura associada ao lazer	3
Segurança	2
Prevenção de crimes	2
Redução das horas de funcionamento	0
Migração de negócios	0
Qualidade e manutenção do espaço público	24
Qualidade e manutenção do espaço público	7
Investimento em infraestrutura	10
Limpeza ambiental	7
Uso da tecnologia	0
investimentos em tecnologia	0
conectividade lógica existente	0
Governança da estrutura do Centro	0
Política Pública de apoio social	1
Tempo e custo do licenciamento	11
Simplificação do licenciamento da edificação	5
Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções	6
Total	101

Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Harris (2009).

A inclusão de novos aspectos, nas tabela 33, 34, 35 e 36, decorrentes das contribuições dos especialistas no processo de validação, viabilizou-se pela reunião de quantitativos de demais aspectos também citados pelos entrevistados durante a pesquisa, sendo esses correlatos ao próprio item a ser incluído. A indicação dos aspectos a serem somados para formação do quantitativo a ser exposto na coluna citações encontra-se listado abaixo dos aspectos incluídos pelos peritos entrevistados, em negrito na tabela 33.

Na segunda etapa, para a avaliação da importância relativa de cada atributo (tabela 34), fez-se uso da ponderação dos quantitativos constantes na tabela 33. Como os aspectos identificados na tabela 33 possuem relevâncias distintas, nesta etapa atribuiu-se pesos aos aspectos adequados aos números de citações. Para Harris (2009), a atribuição de ponderações pode ser alcançada de várias maneiras. O mais simples é começar com pesos iguais e mover os valores para cima ou para baixo a partir daí. No exemplo acima, com 10 atributos de risco do projeto, cada um começaria com 10 por cento.

Tabela 34 – Avaliação da importância relativa de cada aspecto

Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais	Citações	Ponderação (P%)
C1. acesso à ferrovia	3	2
C2. acesso aos aeroportos	3	2
C3. acesso às rodovias	3	2
C4. custos de implantação e manutenção	0	1
C5. rede logística regional	3	2
S1. densidade de pessoas	2	1
S2. densidade de negócios	5	5
I1. impostos sobre aluguel do solo	1	1
I2. impostos sobre o valor de solo	1	1
I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos	4	4
I4. impostos sobre propriedade e melhorias	1	1
I5. imposto predial	1	1
A1. caminhabilidade	8	7
A2. proximidade e disponibilidade de transporte público	3	2
A3. redução de deslocamento residência-trabalho	1	1
A4. oferta de estacionamento	1	1
Z1. zonas restritivas	0	1
Z2. zonas de adensamento	1	1
Z3. zonas de incentivo	4	4
R1. Federal	0	1
R2. Estadual	0	1
R3. Municipal	5	5
H. uso do solo habitacional	0	1
C. uso do solo comercial	0	1
M. informalidade na moradia	1	1
T. informalidade no trabalho	0	1

Aspectos mais relevantes para recolocação competitiva das áreas centrais	Citações	Ponderação (P%)
Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais	6	6
Patrimônio Histórico e Cultural	6	6
Segurança	2	1
Qualidade e manutenção do espaço público	24	23
Uso da tecnologia	0	1
Governança da estrutura do Centro	0	1
Política Pública de apoio social	1	1
Tempo e custo do licenciamento	11	10
Total	101	100

Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Harris (2009).

A terceira etapa trata da construção da escala de avaliação do perfil de competitividade da área central, em cada aspecto (tabela 35). Nessa etapa, Harris (2009) sugere a utilização de um sistema de pontuação que é usado para avaliar o perfil de competitividade, pontuando a área central em análise, em uma escala de 1 a 5 para cada aspecto.

Aplicou-se uma escala de pontuação de 1 a 5 na coluna avaliação, consoante aos valores de saldo decorrentes da subtração entre os quantitativos constantes na coluna “positiva” e “negativa”, da tabela 24, sendo descartada a coluna neutra. As gradações da escala de pontuação e valores de saldo aplicadas foram:

- **Alta competitividade (pontuação 5):** valores de saldo (P-N) de 13 a 10;
- **Competitividade intermediária, entre alta e média (pontuação 4):** valores de saldo (P-N) de 9 a 4;
- **Competitividade média (pontuação 3):** valores de saldo (P-N) de 3 a -3;
- **Competitividade intermediária, entre média e baixa (pontuação 2):** valores de saldo (P-N) de -4 a -8;
- **Baixa competitividade (pontuação 1):** valores de saldo (P-N) de -9 a -17;

Tabela 35 – Avaliação do perfil de competitividade da área central, em cada aspecto

Aspectos relacionados à competitividade	Positiva (P)	Negativa (N)	Saldo (P-N)	Avaliação
C1. acesso à ferrovia	9	1	8	4
C2. acesso aos aeroportos	7	2	5	4
C3. acesso às rodovias	16	8	8	4
C4. custos de implantação e manutenção	3	5	-2	3
C5. rede logística regional	16	5	11	5
S1. densidade de pessoas	9	1	8	4
S2. densidade de negócios	8	1	7	4
I1. impostos sobre aluguel do solo	4	11	-7	2
I2. impostos sobre o valor de solo	4	12	-8	2

Aspectos relacionados à competitividade	Positiva (P)	Negativa (N)	Saldo (P-N)	Avaliação
I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos	3	6	-3	3
I4. impostos sobre propriedade e melhorias	5	15	-10	1
I5. imposto predial	5	16	-11	1
A1. caminhabilidade	14	3	11	5
A2. proximidade e disponibilidade de transporte público	13	0	13	5
A3. redução de deslocamento residência-trabalho	5	1	4	4
A4. oferta de estacionamento	5	7	-2	3
Z1. zonas restritivas	2	3	-1	3
Z2. zonas de adensamento	3	4	-1	3
Z3. zonas de incentivo	6	2	4	4
R1. Federal	2	9	-7	2
R2. Estadual	1	9	-8	2
R3. Municipal	7	8	-1	3
H. uso do solo habitacional	2	19	-17	1
C. uso do solo comercial	3	15	-12	1
M. informalidade na moradia	0	11	-11	1
T. informalidade no trabalho	1	9	-8	2
Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais	5	0	5	4
Patrimônio Histórico e Cultural	10	0	10	5
Segurança	7	0	7	4
Qualidade e manutenção do espaço público	11	0	11	5
Uso da tecnologia	4	0	4	4
Governança da estrutura do Centro	1	0	1	3
Política Pública de apoio social	1	0	1	3
Tempo e custo do licenciamento	1	0	1	3

Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Harris (2009).

A tabela 36, de avaliação ponderada da competitividade da área central, reúne os resultados numéricos das etapas 2, 3 e 4, na qual a 1ª coluna numérica da tabela 36 corresponde aos resultados da etapa 3, trazendo os quantitativos da coluna avaliação, da tabela 35. Dando sequência, a 2ª coluna numérica corresponde aos frutos da etapa 2, trazendo os percentuais da coluna ponderação, da tabela 34. Por fim, a 3ª coluna numérica é a etapa 4, que segundo Harris (2009), corresponde à aplicação das ponderações da etapa 2 à pontuação bruta da etapa 3.

Ou seja, a aplicação das ponderações da etapa 2 à pontuação bruta da etapa 3, deu origem ao valor da pontuação de competitividade média ponderada da área central, expostas graficamente na figura 16.

Tabela 36 – Tabela de avaliação ponderada da competitividade da área central

Aspectos	Avaliação	Ponderação	Ponderado
Fontes de competitividade	(X resultado bruto)	(P %)	(PX)
C1. acesso à ferrovia	4	2	0,08
C2. acesso aos aeroportos	4	2	0,08
C3. acesso às rodovias	4	2	0,08
C4. custos de implantação e manutenção	3	1	0,03
C5. rede logística regional	5	2	0,10
S1. densidade de pessoas	4	1	0,04
S2. densidade de negócios	4	5	0,20
I1. impostos sobre aluguel do solo	2	1	0,02
I2. impostos sobre o valor do solo	2	1	0,02
I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos	3	4	0,12
I4. impostos sobre propriedade e melhorias	1	1	0,01
I5. imposto predial	1	1	0,01
A1. caminhabilidade	5	7	0,35
A2. proximidade e disponibilidade de transporte público	5	2	0,10
A3. redução de deslocamento residência-trabalho	4	1	0,04
A4. oferta de estacionamento	3	1	0,03
Z1. zonas restritivas	3	1	0,03
Z2. zonas de adensamento	3	1	0,03
Z3. zonas de incentivo	4	4	0,16
R1. Federal	2	1	0,02
R2. Estadual	2	1	0,02
R3. Municipal	3	5	0,15
H. uso do solo habitacional	1	1	0,01
C. uso do solo comercial	1	1	0,01
M. informalidade na moradia	1	1	0,01
T. informalidade no trabalho	2	1	0,02
Instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais	4	6	0,24
Patrimônio Histórico e Cultural	5	6	0,30
Segurança	4	1	0,04
Qualidade e manutenção do espaço público	5	23	1,15
Uso da tecnologia	4	1	0,04
Governança da estrutura do Centro	3	1	0,03
Política Pública de apoio social	3	1	0,03
Tempo e custo do licenciamento	3	10	0,30
Totais	107	100	3,90

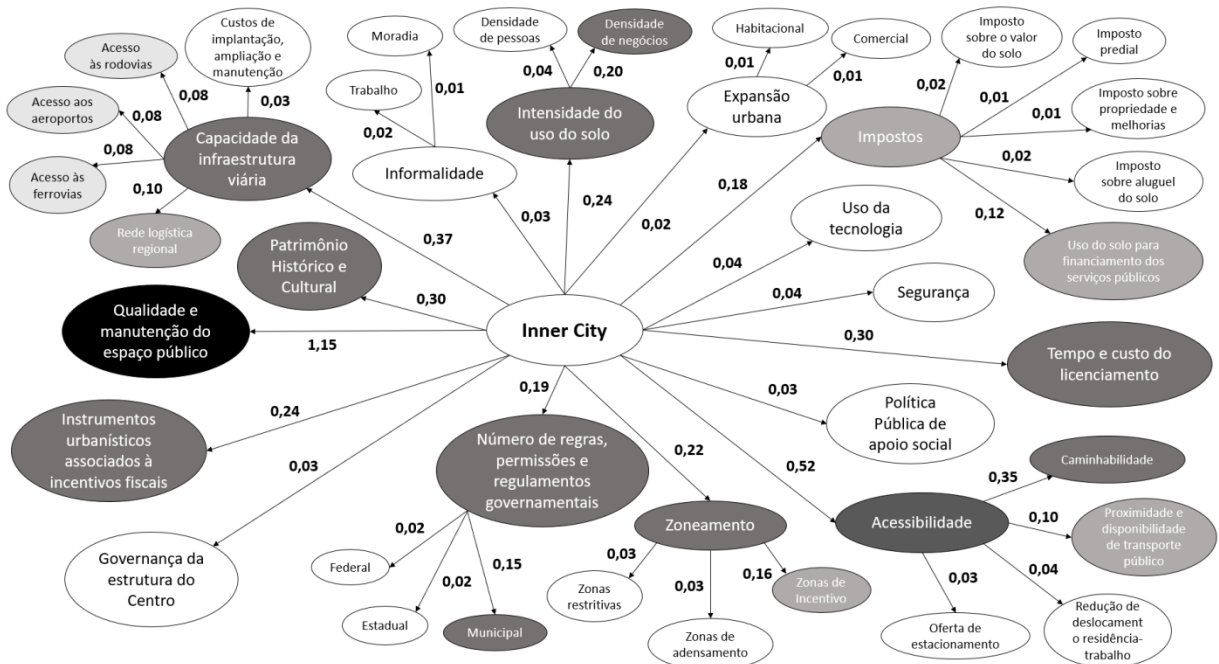
Fonte: Elaborado pelos autores, adaptado de Harris (2009).

A pontuação da competitividade ponderada de 3,90 demonstra que a área central, na análise dos especialistas, é de competitividade intermediária entre a média e a alta (em escala de 1 a 5). Sem as ponderações da etapa 2, a pontuação geral teria sido 3,15 (107/34), ressaltando o impacto da ponderação.

Segundo Harris (2009), quer seja uma média simples ou ponderada, os efeitos da média podem ser perigosos se apenas a pontuação geral for considerada. Destacam-se em ordem decrescente para o total de 3,90: qualidade e manutenção do espaço público (1,15), caminhabilidade (0,35), patrimônio histórico e cultural (0,30), tempo e custo do licenciamento

(0,30), instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais (0,24), densidade de negócios (0,20), zonas de incentivo (0,16), número de regras, permissões e regulamentos governamentais – municipal (0,15), impostos - uso do solo para financiamento dos serviços públicos (0,12), rede logística regional (0,10) e proximidade e disponibilidade de transporte público (0,10). Esses aspectos somaram 3,17, contribuindo com 81,3% para a avaliação ponderada da competitividade da área central da cidade de Fortaleza.

Figura 29 – Mapa causal da avaliação ponderada da competitividade da área central.



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

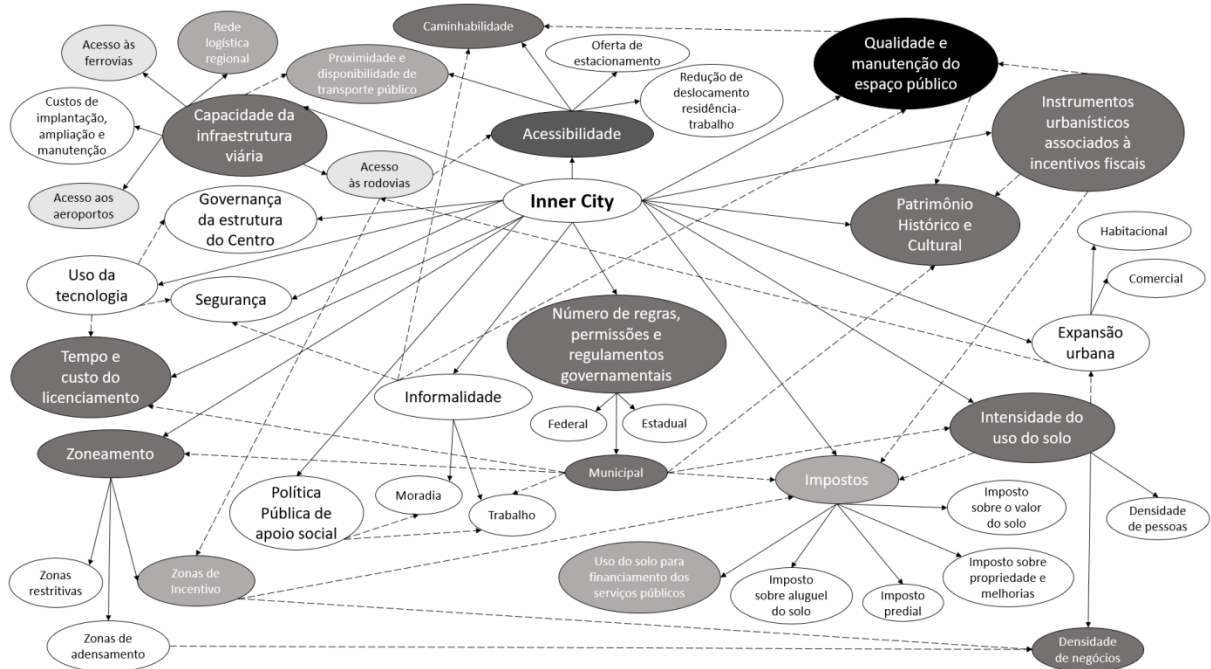
Alinhando-se ao propósito da pesquisa, apresenta-se o mapa causal final da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades (figura 30). O mapa foi resultado da reunião dos vínculos existentes entre os aspectos contidos nas abordagens dos especialistas e quantificados nas tabelas 25 a 32, associados à avaliação ponderada dos aspectos da competitividade da área central, apresentados na tabela 35 e na figura 29.

Com base no objetivo do presente estudo, explora-se o mapa mental da figura 30 restringindo-se à análise dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano, identificando-se a sua maior relação de proximidade com os seguintes aspectos: número de regras, permissões e regulamentos governamentais – municipal; zoneamento – zonas de incentivo; intensidade do uso do solo – densidade de pessoas; intensidade do uso do solo – densidade de negócios; e instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais.

De maneira indireta, o vínculo de confinidade também foi estabelecido com os subsequentes aspectos: expansão urbana – habitacional e comercial; patrimônio histórico e cultural; qualidade e manutenção do espaço público; acessibilidade – caminhabilidade e acesso às rodovias.

No mapa mental da figura 30, distingue-se o poder público como um dos principais atores na dinâmica competitiva da área central, representada pelo número de regras, permissões e regulamentos governamentais – municipal, que sob a influência política e a descontinuidade das políticas públicas pelas diferentes gestões de governo, ora restringem, ora estimulam o ambiente de negócios, possibilitando ou não, o surgimento, a manutenção e a expansão de atividades ou edificações no centro.

Figura 30 – Mapa causal final da relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

4.2 Discussão dos resultados

Em resposta às críticas direcionadas ao seu trabalho, Porter (1995b) apontou atores e circunstâncias essenciais no processo de mudança estratégica da área central, dentre os quais estão os dois mais relacionados à presente pesquisa:

- **Setor privado:** subjacente a muitas das críticas, é profundo o ceticismo de que o setor privado é o mais adequado, disposto ou capaz de desempenhar um papel de liderança na revitalização econômica das áreas centrais, tendo em vista que o governo, as organizações comunitárias e os residentes dos centros das cidades não podem

realisticamente e economicamente revitalizarem estas áreas sozinhos - eles carecem de habilidades de gestão, tecnologia, capital e incentivos apropriados. Características estas inerentes ao setor privado.

- **Governo:** na área de desenvolvimento econômico, uma função crítica do governo é atuar como um comerciante – cortejando, dando boas-vindas e ajudando as empresas, ao trabalhar políticas públicas dirimindo obstáculos à competitividade das áreas centrais, nos seguintes fatores:
 - **O papel dos subsídios:** Os negócios que se instalam nas áreas centrais não devem receber subsídios operacionais contínuos, ou é improvável que se tornem sustentáveis no longo prazo;
 - **O uso adequado de incentivos fiscais:** O registro de zonas empresariais não é encorajador. Os incentivos fiscais também geralmente não se baseiam na obtenção de lucros com sucesso, o que deveria estar na raiz de todos os incentivos;
 - **Regulamento:** O foco principal é o número surpreendente de regras, autorizações e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e especialmente municipal ao longo de muitos anos. Na área de zoneamento, as leis antiquadas, que refletem uma economia que não existe há décadas, são outro grande problema em muitas cidades.

Os excessos de regulação ou burocratização geram anomalias urbanas com consequências econômicas e sociais, pela incapacidade ou falta de celeridade da gestão pública ao acolher ou ajustar-se às demandas de uso do solo, onerando o tempo e custo do licenciamento, além de motivar a informalidade, principalmente nas atividades econômicas, competindo ao poder público rever o seu ritmo e as limitações impostas às atividades nas áreas centrais. Em suma, corrigir as ineficiências de produção causadas por regulamentos e melhorar as habilidades dos moradores do centro da cidade proporcionam ganhos de bem-estar, atraindo mais negócios para áreas aflitas (PEOPLES, 1995).

Embora os fatores contextuais, culturais, institucionais e outros variem entre os países e localidades, os desafios e dilemas presentes nas agendas das políticas fundiárias não parecem variar muito entre as cidades latino-americanas. Alguns desafios comuns enfrentados são: uma escassez estrutural de receita tributária para manter os serviços da cidade e / ou para financiar investimentos altamente necessários em infraestrutura e serviços urbanos; a informalidade desenfreada e onipresente e seu alto preço para o tecido urbano social e físico; o favorecimento por parte dos governos locais da dependência fiscal nas esferas de governo de nível superior,

em vez de desenvolver suas próprias fontes de receita; uma estrutura legal rígida e idiossincrática que intimida respostas a demandas sociais razoáveis e legítimas (FURTADO; SMOLKA, 2014).

Acrescenta-se a tudo isso, a existência de leis concorrentes, que na contramão das leis suplementares, promovem a sobreposição de competências nos âmbitos federal, estadual e municipal, gerando conflitos institucionais e insegurança jurídica para instituições públicas e privadas para concretização de políticas públicas e investimentos em projetos.

A fim de estimular o desenvolvimento econômico, o governo deve reconhecer que é parte do problema. Fazer isso exigirá repensar as políticas e programas em uma ampla gama de áreas, mas há evidências iniciais de que os custos regulatórios autoinfligidos podem ser superados (PORTER, 1995a, 1997).

O governo tem como uma das suas principais ferramentas a legislação local, e quando ela não impulsiona zonas de adensamento, nas áreas centrais dotadas de infraestrutura (em especial o acesso às rodovias) capaz de atender a demanda, afeta a densidade de negócios, e conseqüentemente a arrecadação de impostos cujos recursos deveriam ser destinados à implantação e à manutenção do sistema de serviços públicos no centro.

Essa interferência legal repercute, também, nas zonas de incentivo, quando dissociam os incentivos concedidos nos programas governamentais do verdadeiro desempenho econômico das empresas. Embora apoiem-se medidas que tornem as áreas centrais mais competitivas (e impostos mais altos do que os existentes na região circundante que são frequentemente uma desvantagem significativa), o registro de zonas empresariais não é encorajador. Repetidamente, as empresas que se instalam em uma área por causa de incentivos fiscais ou outros incentivos artificiais, em vez de vantagens competitivas genuínas, provam não serem sustentáveis (PORTER, 1995a, 1997).

Além das zonas de adensamento e incentivos, os governos locais também podem utilizar instrumentos de legislação ou tributários para incentivar o uso de terras suburbanas, não infraestruturadas e ainda não utilizadas economicamente para cumprir serviços ecossistêmicos, sendo os proprietários remunerados pelo poder público pela preservação da biodiversidade. Assim, os impostos sobre a terra aumentam o custo do desenvolvimento de terras, e terras mais economicamente marginais serão deixadas para conservação e fora do uso econômico; tal como um imposto sobre a terra urbana pode limitar a expansão urbana, aumentando assim a densidade das cidades e mantendo a terra para a agricultura (SCHWERHOFF; EDENHOFER; FLEURBAEY, 2020).

Dando seguimento à discussão sobre o uso de incentivos fiscais, ressalta-se a sua associação à aplicação dos instrumentos urbanísticos, mais especificamente a parceria entre o poder público e a iniciativa privada. Essa parceria visa equilibrar as potencialidades da área central (valor do lugar, valor do nó, poder de atração e vocação econômica) e os seus pontos fracos (decadência por desgaste e deterioração econômica, funcional e física) mediante a otimização do uso do solo infraestruturado para o financiamento dos serviços públicos, nas seguintes ações:

- promover o uso econômico adequado das edificações históricas para mitigar os custos de manutenção necessários à preservação do patrimônio arquitetônico e cultural.
- equipar com infraestrutura e serviços as áreas de feiras populares, possibilitando tanto a regularização do comércio informal, como também o apoio social à população em situação de rua e usuários de drogas, presentes na área central.
- aprimorar e qualificar o desenho urbano interligando os prédios e espaços públicos, capacitando-os para acolher eventos e roteiros culturais dando origem a uma política pública de valorização da cultura associada ao lazer no centro.

Porter (1995a) defende um papel extremamente limitado para o governo: montar lotes de terra, subsidiar a demolição e reduzir os regulamentos. No entanto, o sucesso do *Hunts Point Market* mostra que um governo local ativo pode produzir um crescimento econômico vibrante para o setor privado (FAINSTEIN; GRAY, 1995). Outro modelo de solução de construções coletivas e parcerias para modificar espaços públicos está sendo utilizado no mundo, um exemplo concreto disso, segundo Dekker et al. (2019), são os "*urban living labs*" de governos locais, nos quais os cidadãos e os atores locais estão desenvolvendo soluções de forma colaborativa para os problemas em seus próprios bairros.

Neste processo de construção coletiva, as organizações sociais são importantes mediadores para o equilíbrio entre os diferentes atores locais que atuam nos centros das cidades. Para Graf (1995), as organizações sociais, que são o tecido que compõe uma vida cívica saudável, são a chave para o desenvolvimento do centro da cidade. Um poderoso setor cívico mantém um equilíbrio saudável entre os interesses do setor de mercado e do setor cívico.

O trabalho de Porter (1995a) se concentrou no desenvolvimento de negócios e não conseguiu fornecer um novo modelo bem testado de revitalização urbana. Mas, o que se sabe sobre revitalização urbana da área central sugere que deve atender a três princípios: ser holística, indo além das questões econômicas; ser participativo, envolvendo tanto os residentes locais quanto as instituições locais nos negócios de rejuvenescimento urbano; e ser equitativa, acolhendo as questões de justiça social que continuam importantes (THOMAS, 1995).

Uma abordagem mais holística de revitalização sustentada do centro da cidade não deve apenas criar oportunidades, mas também aumentar as expectativas das pessoas, forjar laços de comunidade e confiança, melhorar a justiça social e a equidade e estabelecer um senso de responsabilidade e propriedade dentro da comunidade (REICHERT, 1995).

É preciso adicionar algumas outras dimensões ao modelo de revitalização de Porter(1995a), como: justiça; tanto social quanto econômica; educação e treinamento; programas especiais para crianças vulneráveis em escolas e faculdades; criação de empregos; reconstrução de infraestrutura e fornecimento de uma rede de segurança para os desfavorecidos durante o período de transição (REICHERT, 1995).

Porter (1995a) também sugere que simplesmente mudar a política governamental não será suficiente, chegando à conclusão de que também seria necessário envolver o setor privado em novas abordagens para lidar com o centro da cidade, a exemplo do programa *Corporate Partners Network*, que estabelece uma estrutura para parcerias *business-to-business* entre corporações regionais e empresas do centro das cidades dos Estados Unidos (INITIATIVE FOR A COMPETITIVEINNERCITY, 1995).

Entretanto, a concretização da parceria entre os governos e a iniciativa privada, principalmente nos projetos a longo prazo, demandam estabilidade econômica, jurídica e política, sendo estas afetadas pelas constantes renovações político-administrativas, incorrendo em alteração na priorização das execuções de projetos e no planejamento de políticas públicas, sendo, portanto, a intermitência de governos, um dos empecilhos para a formalização de mais parcerias entre a iniciativa privada e o poder público. Afinal, qual parceria sobrevive a constantes mudanças de sócios e planos?

Assim, pode-se precisar desenvolver uma massa crítica de políticas integradas que levem a soluções sustentáveis e de longo prazo. Isso pode ser melhor alcançado por um esforço amplo de construção da comunidade, que envolve a junção de recursos e o compromisso do governo e de organizações comunitárias, residentes locais e empresas privadas (REICHERT, 1995).

Uma possível solução apontada pelos peritos entrevistados para a problemática da concretização de projetos a longo prazo por diferentes governos seria a acupuntura urbana, pela sua flexibilidade às transições de gestão e por demandar menor aporte financeiro. Porém, a sua materialização deve ocorrer de maneira conectada, de forma que ações pontuais fariam parte de um contexto, fariam parte de um conjunto, interligando-se com outras ações pontuais e se complementando no tecido urbano e na estrutura econômica e social da área central.

Dentre as ações listadas acima, percebe-se na figura 30, a forte influência da qualidade e manutenção do espaço público na competitividade da área central. No aspecto tangível, isto

ocorre por estes espaços funcionarem como uma rede interligando a estrutura interna do centro (prédios, espaços públicos e usos do solo) à estrutura da cidade e da região metropolitana (bairros, cidades, sistema de transporte público, sistema viário e modais de transporte), servindo de meio para o trânsito de pessoas e bens. Mas, acima de tudo, a relevância atribuída aos espaços públicos demonstra a sua função de criar o ambiente propício para consolidar vínculos entre pessoas, pessoas e cidades, pessoas e negócios, negócios e cidades.

Para Porter (1995a, 1997), as entidades governamentais também podem desenvolver uma abordagem mais estratégica para o desenvolvimento de infraestruturas de transporte e comunicações, o que facilitaria o movimento fluido de mercadorias, funcionários, clientes e fornecedores dentro e fora do centro da cidade. Porter (1995b) também alerta que a vantagem da localização estratégica de muitas áreas centrais das cidades do interior muitas vezes foi dissipada por investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura.

No aspecto intangível e das experiências, espaços públicos de qualidade conectam as edificações, os seus diferentes usos e as pessoas, possibilitando o livre trânsito de indivíduos. Por similaridade ao seu principal concorrente, o *shopping center*, estas áreas deveriam funcionar como um percurso onde serviços e amenidades proporcionassem a contemplação de produtos associados ao lazer ou ao descanso, de maneira confortável e, sobretudo, segura.

Tanto a realidade quanto a percepção do crime representam profundos entraves ao desenvolvimento econômico urbano. Primeiro, o crime contra a propriedade aumenta os custos. Em segundo lugar, o crime contra funcionários e clientes cria uma relutância em trabalhar e frequentar estabelecimentos nos centros das cidades e restringe o horário de funcionamento das empresas (PORTER, 1995a).

A importância de se evitar a deteriorização de áreas públicas e edificações no centro também é ressaltada no estudo da área central da cidade de Nottingham, onde Whysall (2011) citou quatro de seus componentes, sendo eles:

- (1) A **deterioração econômica:** surge do desequilíbrio entre a demanda local e as instalações de varejo disponíveis. Um excedente de instalações em relação à demanda local disponível resulta em grande número de vagas.
- (2) A **decadência por desgaste:** é um produto do uso incompatível da terra. Usos vizinhos podem afetar negativamente o varejo, com "sintomas" incluindo congestionamento de tráfego, queda nos valores dos terrenos, riscos de incêndio e segurança, alta presença policial e baixa qualidade ambiental (por exemplo, lixo).
- (3) A **deterioração funcional:** surge da mudança tecnológica e é vista tanto no excesso de oferta de instalações mais antigas, inadequadas para o varejo moderno, ou na

maior mobilidade do consumidor, permitindo compras externas, o que novamente resulta em um excesso de instalações, levando a vagas.

- (4) A **deterioração física**: é a consequência de propriedades antigas e mal conservadas e dos custos concomitantes para proprietários e ocupantes. Caracterizada por problemas estruturais do edifício, manutenção deficiente e serviços de construção inadequados, a deterioração física reduz a atratividade dos centros.

Enfim, destaca-se a estreita relação entre a qualidade e manutenção do espaço público e os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano para a competitividade da área central, devido à demanda de investimentos contínuos, cujos recursos provenientes dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano são uma das principais fontes, no intuito tanto de manter como de atrair pessoas e negócios à área central.

Percebe-se, porém, no relato dos entrevistados, a deficiência de investimentos na área central, sendo parte destes recursos destinados a atender aos custos sociais e econômicos da expansão urbana, mesmo quando uma das maiores arrecadações de impostos é realizada no centro, decorrente da manutenção da sua vitalidade econômica, pelo comércio popular. Isso mostra não haver equivalência fiscal, ou correspondência entre aqueles que recebem os benefícios de um bem coletivo e aqueles que pagam por isso (BAER; IHRKE, 2004).

Em uma batalha percebida entre o centro e a periferia pela supremacia do varejo, o centro da cidade interveniente tem sido, na melhor das hipóteses, esquecido e, na pior, relativamente desfavorecido (WHYSALL, 2011). Ou seja, os impostos pagos pelos negócios e residentes da área central não estão se convertendo em prestação de serviços públicos equivalentes, pelo contrário, proporcionam subsídios públicos aos subúrbios. Os defensores do desenvolvimento dos centros das cidades devem aplicar pressão política, legal e econômica persistente para corrigir os subsídios tendenciosos e injustos que sustentam os subúrbios segregados e abastados (GOLDSMITH, 1995).

Associado a isso, há problemas na carga tributária equitativa do imposto sobre a propriedade originados por dois fatores, apontados por Payton (2012): o imposto sobre a propriedade é uma tipologia de imposto aplicada sobre valores estimados e não sobre transações, o que inerentemente leva a disparidades percebidas e, às vezes, reais na carga tributária; cada estado desenvolve seu próprio sistema de administração do imposto sobre a propriedade, incluindo a forma como as propriedades são avaliadas.

Embora o imposto sobre a propriedade continue a ser a única fonte própria mais importante de receitas do governo municipal, o declínio nos valores das propriedades e a maré crescente de execuções hipotecárias, após a Grande Recessão de 2008, sugerem que a

dependência de bases tributárias locais mais diversificadas pode fortalecer a capacidade das cidades de fornecer uma gama de serviços públicos para seus residentes (CHERNICK; LANGLEY; RESCHOVSKY, 2011).

Diante de recursos cada vez mais escassos e disputados entre diferentes áreas da cidade, há exemplos de soluções tributárias para assegurar recursos para o custeio dos serviços públicos nas áreas centrais, como o *Community Benefits Districts* (CBDs), em Baltimore. Os (CBDs) são novos subdistritos da cidade cujos residentes e empresas concordam em pagar um imposto sobre a propriedade adicional para receber serviços públicos complementares, como segurança, saneamento (coleta de lixo) e desenvolvimento econômico (BAER; IHRKE, 2004).

Tendo em vista os fatos apresentados, esse estudo contribui com a literatura ao analisar e estabelecer uma relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades, onde o uso do solo é a principal fonte de riqueza, assim como a principal fonte de conexão com os demais aspectos, intermediada principalmente pela legislação local, ou seja, um aspecto sob forte influência dos governos locais e de natureza política, que estabelece: o quanto e como o uso do solo poderá ser intensificado, por negócios e residentes; a tipologia dos impostos a serem aplicados; além de influenciar na formalização de atividades, impactando diretamente no ambiente de negócios do centro.

Entende-se que promover a desregulamentação, qualificar os espaços públicos e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios são as principais chaves na utilização plena do solo infraestruturado da área central, sendo os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano o meio de se extrair essa riqueza, atendendo o principal objetivo da aplicação de um imposto, cuidar do ambiente físico e das pessoas, que residem, produzem riqueza e usufruem de uma área.

Contribui-se, também, com a metodologia, ao se fazer uso de artigos científicos com reconhecido valor intelectual para a formulação do mapa causal inicial; associado a isso, no seu processo de validação, a estratificação das análises dos especialistas permitiu verificar e quantificar os fatores mais abordados, suas relações entre si, e com a competitividade das áreas centrais; sendo, por fim, aplicada a ponderação no valor da pontuação de competitividade, evitando-se os riscos do uso da pontuação geral.

Acredita-se que, pelo fato dos peritos entrevistados pertencerem ao poder público de uma mesma cidade, isso possa ter limitado o estudo. Assim, sugere-se que, em futuros estudos, o modelo proposto seja aplicado em uma amostra mais variada (peritos do setor público e da iniciativa privada pertencentes a diferentes regiões geográficas) para verificar os resultados da

relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais de diferentes cidades.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

À luz da teoria de Porter (1995a, 1995b, 1997), a presente pesquisa tratou de investigar a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos referentes à competitividade das áreas centrais das cidades. Considera-se que parte do problema com a análise de Porter (1995a, 1995b, 1997) é que ela não distingue claramente as diferentes maneiras pelas quais o sucesso pode ser medido (SIMMS; ALLEN, 1995).

Com base no objetivo do presente estudo, a principal contribuição da pesquisa empírica foi estabelecer como e em que grau há relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos competitivos das áreas centrais das cidades. Identificou-se os valores de avaliação ponderada a maior relação de proximidade, com os seguintes aspectos: número de regras, permissões e regulamentos governamentais (0,19) – municipal (0,15); zoneamento (0,22) – zonas de incentivo (0,16); intensidade do uso do solo (0,24) – densidade de pessoas (0,04); intensidade do uso do solo – densidade de negócios (0,20); e instrumentos urbanísticos associados à incentivos fiscais (0,24). De maneira indireta, o vínculo de confinidade também foi estabelecido com os subsequentes aspectos: expansão urbana (0,02) – habitacional (0,01) e comercial (0,01); patrimônio histórico e cultural (0,37); qualidade e manutenção do espaço público (1,15); acessibilidade (0,52) – caminhabilidade (0,35); e capacidade da infraestrutura viária (0,37) - acesso às rodovias (0,08).

No estudo, constatou-se o uso do solo como uma das principais fontes de riqueza dos centros das cidades, assim como a principal fonte de conexão com os demais aspectos da competitividade da área central, instituída pela legislação local. Ou seja, um aspecto sob forte influência dos governos locais e de natureza política, que estabelece: o quanto e como o uso do solo poderá ser intensificado, por negócios e residentes; a tipologia dos impostos a serem aplicados; além de influenciar na formalização de atividades, impactando diretamente no ambiente de negócios do centro.

Outra contribuição da pesquisa é municiar os gestores públicos de informações que os direcionem à criação e/ou fortalecimento de políticas públicas que qualifiquem os espaços públicos, promovam a desregulamentação e aumentem o valor econômico do centro da cidade como local de negócios. Assim, tem-se a continuidade destas políticas públicas como uma das principais chaves na utilização plena do solo infraestruturado da área central, onde os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano constitui o meio de se extrair essa riqueza,

atendendo ao principal objetivo da aplicação de um imposto, cuidar do ambiente físico e das pessoas, que residem, produzem riqueza e usufruem de uma área, atendendo assim, aos conceitos de eficiência, equidade e viabilidade política (BAER; IHRKE, 2004).

Para tal feito, os achados do presente estudo orientam os gestores públicos a direcionar os seus esforços na aplicação dos instrumentos urbanísticos associando-os aos tributários para requalificar os centros da cidade, a exemplo das parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. Com isso, visa-se equilibrar as potencialidades da área central (valor do lugar, valor do nó, poder de atração e vocação econômica) e os seus pontos fracos (decadência por desgaste e deterioração econômica, funcional e física) mediante a otimização do uso do solo infraestruturado para o financiamento dos serviços públicos, nas seguintes ações:

- promover o uso econômico adequado das edificações históricas para mitigar os custos de manutenção necessários à preservação do patrimônio arquitetônico e cultural.
- equipar com infraestrutura e serviços as áreas de feiras populares, possibilitando a regularização do comércio informal, como também o apoio social à população em situação de rua e usuários de drogas, presentes na área central.
- aprimorar e qualificar o desenho urbano interligando os prédios e espaços públicos, capacitando-os para acolher eventos e roteiros culturais dando origem a uma política pública de valorização da cultura associada ao lazer no centro.

As políticas públicas, estabelecidas pelas legislações locais, refletem a descontinuidade determinada por diferentes gestões de governo, ora restringindo, ora estimulando o quanto e como o uso do solo poderá ser intensificado por negócios e residentes, como também definindo qual o tipo de imposto, forma de aplicação e de avaliação da propriedade. Isso pode gerar disparidades na carga tributária, onerando a manutenção das propriedades na área central, diminuindo-lhes a sua competitividade em relação aos subúrbios, cuja infraestrutura é, em grande parte, financiada pelos impostos arrecadados nas áreas infraestruturadas e economicamente mais vibrantes, como as áreas centrais. Para Goldsmith (1995), três das forças externas mais prejudiciais que beneficiam os subúrbios e prejudicam as cidades são os subsídios públicos, a exclusão residencial e a má distribuição de renda.

As mudanças político-administrativas dos governos também são um obstáculo na aplicação dos instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais, concretizados também através da parceria entre os governos e a iniciativa privada. Ressalta-se, ainda, que a burocratização, também decorrente da legislação, gera anomalias urbanas com consequências econômicas e sociais, pela incapacidade ou falta de celeridade da gestão pública de acolher ou ajustar-se às demandas de uso do solo, onerando o tempo e custo do licenciamento, além de

motivar a informalidade, principalmente nas atividades econômicas.

Contribui-se, também, com a metodologia, ao ter-se estabelecido um método de escalas de pontuação ponderada aos aspectos das vantagens e desvantagens competitivas dos centros das cidades defendidas por Porter (1995a, 1995b, 1997). Para tal fim, fez-se uso de artigos científicos com reconhecido valor intelectual para a formulação do mapa causal inicial; associado a isso, no seu processo de validação, a estratificação das análises dos especialistas permitiu verificar e quantificar os fatores mais abordados, suas relações entre si, e com a competitividade das áreas centrais; sendo por fim, aplicada a ponderação no valor da pontuação de competitividade, evitando-se os riscos do uso da pontuação geral.

Constatou-se na pesquisa, a forte influência da qualidade e manutenção do espaço público na competitividade da área central, por estas áreas, no aspecto tangível, funcionarem como uma rede interligando a estrutura interna do centro à estrutura da cidade e da região metropolitana, servindo de meio para o trânsito de pessoas e bens. Assim como no aspecto intangível e das experiências, os espaços públicos de qualidade conectam as edificações, os seus diferentes usos e as pessoas, devendo funcionar como um percurso onde serviços e amenidades proporcionem a contemplação de produtos associados ao lazer ou ao descanso, de maneira confortável e segura.

Entretanto, a realidade encontrada na maioria dos centros é o oposto: áreas públicas e edificações se degradam, prevalecendo o desconforto e a insegurança gerados pela deficiência de investimentos na área central, sendo os recursos arrecadados pelos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano na área central, em grande parte, destinados a atender os econômicos, sociais e ambientais da expansão urbana.

Mesmo prevalecendo uma avaliação negativa à competitividade da área central, pelos peritos entrevistados, os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano custeiam a manutenção da infraestrutura e dos serviços públicos desta área. Entretanto, sua finalidade não deveria ser apenas arrecadatória, mas ter como propósito o cuidado com as pessoas, com os negócios e com a urbanidade territorial da área central das cidades.

E para alcançar tal objetivo, os achados empíricos do presente estudo orientam as políticas tributárias terem em vista que: primeiro, os recursos provenientes dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano devem ser, prioritariamente, aplicados na própria área onde eles foram arrecadados; segundo, associar a aplicação de impostos ao tipo de uso do solo de maior retorno econômico e produtivo para a cidade, objetivando potencializar a utilização do solo urbano infraestruturado vinculado ao desenvolvimento econômico e à inclusão econômica e social.

Ademais, os resultados da pesquisa também orientam os gestores públicos, que a aplicação dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano deve evitar duas situações: uma, ser aplicado como um instrumento punitivo, tendo em vista que a desapropriação de imóveis é um processo burocrático, longo, e oneroso aos cofres públicos; outra, ser utilizado como mecanismo de incentivo para a iniciativa privada, sem que haja condições concretas de retorno econômico e social sustentável para a área central, no longo prazo. Ambas as situações poderiam ser substituídas por outros instrumentos como as parcerias público-privadas, a desburocratização, a atualização contínua e a flexibilização da legislação, quer seja para viabilizar a implantação, manutenção e ampliação das atividades comerciais, quer seja para induzir o uso do solo habitacional na área central.

Por fim, merece destaque a importância da estabilidade econômica, social, jurídica e política a ser promovida pelo governo local ao concretizar e dar continuidade às políticas públicas e aos projetos que auxiliem na criação de riqueza nas áreas centrais, baseada no bem mais precioso de uma cidade, o solo urbano, sendo os seus métodos de tributação e captura de valor o meio de se extrair essa riqueza.

REFERÊNCIAS

- AGAPOS, A. M.; DUNLAP, P. R. Elimination of Urban Blight Through Inverse Proportional Ad Valorem Property Taxation. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 2, p. 143-152, 1973.
- ALWITT, L.; DONLEY, T. Retail stores in poor urban neighborhoods. **Journal of Consumer Affairs**, v.31, n.1, p. 139-164, 1997.
- BAER, S. E.; IHRKE, D. M. The Local Political Economy of InnerCity Neighborhoods: Theory and Application. **Public Administration Quarterly**, v. 28, n. 1, p. 47-69, 2004.
- BAILS, D. Two Municipal Revenue Sources Contrasted: The Land Value Tax and the Property Tax. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 2, p. 187-199, 1974.
- BATES, T. Small Business Viability In The Urban Ghetto. **Journal of Regional Science**, v. 29, n. 4, p. 625-643, 1989.
- BATES, T. Alleviating the Financial Capital Barriers Impeding Business Development in Inner Cities. **Journal of the American Planning Association**, v. 76, n. 3, p. 349-362, 2010.
- BATES, T.; ROBB, A. Analysis of young neighborhood firms serving urban minority clients. **Journal of Economics and Business**, v. 60, n.1-2, p. 139-148, 2008.
- BENTICK, B. L. The Differential Incidence of an Urban Land Tax Depends on the Travel Intensities of Substitutes for Land. **Urban Studies (Routledge)**, v. 33, n. 9, p. 1729-1732, 1996.
- BENTICK, B. L. The Economic Effects (Neutrality) of Taxes on Land: They Depend Neither on Non-Pecuniary Returns nor on Capital Market Imperfections. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 3, p. 369-371, 1997.
- BOURASSA, S. C. Land Value Taxation and Housing Development Effects of the Property Tax Reform in Three Types of Cities. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 49, n. 1, p. 101-112, 1990.

- BROWN, J.B. The Incidence of Property Taxes Under Three Alternative systems in Urban Areas in New Zealand. **National Tax Journal**, v. 21, n. 3, p. 237-252, 1968.
- BRUECKNER, J. K.; KIM, H. Urban Sprawl and the Property Tax. **International Tax and Public Finance**, v. 10, n. 1, p. 5-23, 2003.
- BRUECKNER, J. K. A Modern Analysis of the Effects of Site Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 39, n. 1, p. 49-58, 1986.
- CHAPMAN, J. I. Annotated Bibliography on Land Value Taxation and Value Capture. Working paper. **Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy**, 2015.
- CHERNICK, H.; LANGLEY, A.; RESCHOVSKY, A. Revenue Diversification and The Financing of Large American Central Cities. **Public Finance & Management**, v. 11, n. 2, p. 138-159, 2011.
- COLLIS, C.; FELTON, E.; GRAHAM, P. Beyond the Inner City: Real and Imagined Places in Creative Place Policy and Practice. **Information Society**, v. 26, n. 2, p. 104-112, 2010.
- CORD, S. The Role of the Graded Tax in Urban Redevelopment: A Case Study of Lancaster, Pa. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 29, n. 3, p. 321-328, 1970.
- CORD, S. How Much Revenue Would a Full Land Value Tax Yield? **American Journal of Economics and Sociology**, v. 44, n. 3, p. 279-293, 1985.
- DALVI, M. Value Capture as a Method of Financing Rail Projects: Theory and Practice, In Readings in Indian Railway Finance, K.B. Verma, Ed., **Academic Foundation Publishing**, New Delhi, India, 1998.
- DEKKER, R.; CONTRERAS, J. F.; MEIJER, Albert. The Living Lab as a Methodology for Public Administration Research: a Systematic Literature Review of its Applications in the Social Sciences. **International Journal of Public Administration**, v. 43 n. 14, p. 1207-1217, 2020.
- DIMASI, J. A. The Effects of Site Value Taxation in an Urban Area: A General Equilibrium Computational Approach. **National Tax Journal**, v. 40, n. 4, p. 577-590, 1987.
- DIXON, T. J. The role of retailing in urban regeneration. **Local Economy**, v. 20, n.2, p. 168–182, 2005.
- DOUGLAS, R.W., Jr. Site Value Taxation and Manvel's Land Value Estimates. **American Journal of Economics and Sociology**. v. 37, n. 2, p. 217-223, 1978.
- ENGLAND, R. W.; ZHAO, M. Q. Assessing the Distributive Impact of a Revenue-Neutral Shift from a Uniform Property Tax to a Two-Rate Property Tax with a Uniform Credit. **National Tax Journal**, v. 58, n. 2, p. 247-260, 2005.
- FAINSTEIN, S. S.; GRAY, M. Economic development strategies for the inner city: The need for governmental intervention. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 29-38.
- FELDSTEIN, M. The Surprising Incidence of a Tax on Pure Rent: A New Answer to an Old Question. **Journal of Political Economy**. v. 85, n. 2, p. 349-360, 1977.
- FILIPOVITCH, Tony. Urban acupuncture: Celebrating pinpricks of change that enrich city life, by Jaime Lerner Reviewed by Tony Filipovitch. **Journal of Urban Affairs**., v. 39, n. 2, p. 295-297, 2017.
- FIOL, C. M.; HUFF, A. S. Maps for Managers: Where are We? Where Do We Go From Here? **Journal of Management Studies**, v. 29, n. 3, p. 267-285, 1992.
- FURTADO, F.; SMOLKA, M. Instrumentos Notables de Políticas de Suelo en América Latina. **Banco del Estado de Ecuador**, 1 ed., e. Quito, Ed., 2014.
- FUSFELD, D. R. The Basic Economics of the Urban and Racial Crisis. **The Review of Black Political Economy**, v. 1, n. 1, p. 58-83, 1970.
- GAFFNEY, M. Land Rent, Taxation and Public Policy: Taxation and the Functions of Urban Land Rent. **Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 1, p. 17-34, 1973.
- GAFFNEY, M. Equity Premises and the Case for Taxing Rent. *American Economic Review*. v. 82, n. 2, p. 274-279, 1992.
- GERMÁN, L.; BERNSTEIN, A. E. Land Value Return: Tools to Finance Our Urban Future.

Policy Brief. Lincoln Institute of Land Policy, 2020.

GOLDSMITH, W. W. Enterprise zones: if they work, we're in trouble. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 6, n. 3, p. 435-442, 1982.

GOLDSMITH, W. W. Taking back the inner city: A review of recent proposals. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 95-110, 1995.

GRAF, A. Economic Development or Social Development? A Strategy for Rebuilding Inner Cities. **Review of Black Political Economy**, v.24, n. 2-3, p.251-257,1996.

GROTE, K. R.; DYE, R. F. Land Value Taxation: An Annotated Bibliography. Working paper. **Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy, 2007.**

GWARTNEY, J. T.; TIDEMAN, N. The Jerome Levy Economics Institute Conference: Land, Wealth, and Poverty. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 55, n. 3, p. 349-456, 1996.

HAASE, A.; HERFERT, G.; KABISCH, S.; STEINFÜHRER, A. Reurbanizing Leipzig (Germany): Context Conditions and Residential Actors (2000–2007). **European Planning Studies**, v. 20, n. 7, p. 1173-1196, 2012.

HANSEN, J. A.; TUMMERS, L. A Systematic Review of Field Experiments in Public Administration. **Public Administration Review**, v. 80, n. 6, p. 921-931, 2020.

HARRIS, E. Strategic Project Risk Appraisal and Management. **London: Routledge, 2009.**

HARTZOK, A. Pennsylvania's Success with Local Property Tax Reform: The Split Tax Rate. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 2, p. 205-213, 1997.

HENDERSON, S.; BOWLBY, S.; RACO, M. Refashioning Local Government and Inner-city Regeneration: The Salford Experience. **Urban Studies**, v. 44, n. 8, p. 1441-1463, 2007.

HESS, D. B.; ALMEIDA, T. M. Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Property Values in Buffalo, New York. **Urban Studies**, v. 44, n. 5/6, 1041-1068, 2007.

HILL, E. W.; BRENNAN, J. America's Central Cities and the Location of Work. **Journal of the American Planning Association**, vol. 71, n. 4, p. 411-432, 2005.

HUFF, A.; NARAPAREDDY, V.; FLETCHER, K. E. Coding the Causal Association of Concepts. In: A. Huff (ed.), Mapping Strategic Thought. **Wiley, Chichester, 1990.**

HWANG, C.L.; LIN M.J. Group Decision Making Under Multiple Criteria, **Springer Verlag, Berlin, 1987.**

INITIATIVE FOR A COMPETITIVE INNER CITY. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 223-32, 1995.

KOCHANOWSKI, P. S. Site Value Taxation in a Declining City. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 50, n. 1, p. 45-58, 1991.

LEVY, J. Land Rent, Ethics, and Capitalism's Gestational Crisis: A Jerome Levy Economics Institute Paper. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 1, p. 31-40, 1997.

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY AND MINNESOTA CENTER FOR FISCAL EXCELLENCE. 2018. 50-State Property Tax Comparison Study. Cambridge, MA: **Lincoln Institute of Land Policy and Minnesota Center for Fiscal Excellence.** <https://www.lincolninst.edu/publications/other/50-state-property-tax-comparison-study-2>.

LINDHOLM, R.W. Twenty-one Land Value Taxation Questions and Answers. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 2, p. 153-164, 1972.

LINDHOLM, R.W. Public Choice and Land Tax Fairness. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 38, n. 4, p. 349-356, 1979.

MIESZKOWSKI, P., ZODROW, G. R. Taxation and the Tiebout Model: The Differential Effects of Head Taxes, Taxes on Land Rents, and Property Taxes. **Journal of Economic Literature**, v. 27, n. 3, p. 1098-1147, 1989.

MIESZKOWSKI, P. The Property Tax: An Excise Tax or a Profits Tax? **Journal of Public Economics**, v. 1, n. 1, p. 73-96, 1972.

NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, Engineering, and Medicine. 2016. Guide to Value

- Capture Financing for Public Transportation Projects. Washington, DC: **The National Academies Press**. <https://doi.org/10.17226/23682>.
- NELSON, K. M., NADKARNI, S., NARAYANAN, V. K., & GHODS, M. Understanding Software Operations Support Expertise: A Revealed Causal Mapping Approach. **MIS Quarterly**, v. 24, n. 3, p. 475-507, 2000.
- NETZER, D. On Modernizing Local Public Finance: Why Aren't Property Taxes in Urban Areas Being Reformed into Land Value Taxes. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 43, n. 4, p. 497-501, 1984.
- NEUNER, E. J.; POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. The Impact of a Transition to Site-Value Taxation on Various Classes of Property in San Diego. **Land Economics**, v. 50, n. 2, p. 181-185, 1974.
- OATES, W. E.; SCHWAB, R. M. The Impact of Urban Land Taxation: The Pittsburgh Experience. **National Tax Journal**, v. 50, n. 1, p. 1-21, 1997.
- ORR, L. L. The incidence of differential property taxes on urban housing. **National Tax Journal**, v. 25, n. 2, p. 217-220, 1968.
- OWEN, M. S.; THIRSK, W. R. Land Taxes and Idle Land: A Case Study of Houston. **Land Economics**, v. 50, n. 3, p. 251-260, 1974.
- PAYTON, S. B. The Impact of Property Assessment Standards on Property Tax Burden: An Examination of Systematic Bias in a Market Value Versus a Nonmarket Value Assessment Standard. **Public Finance Review**, v. 40, n. 5, p. 584-613, 2012.
- PEOPLES, J. Potential welfare gains from improving economic conditions in the inner city. **The Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 207-212, 1995.
- POLLOCK, R. L.; SHOUP, D. C. The Effect of Shifting the Property Tax Base from Improvement Value to Land Value: An Empirical Estimate. **Land Economics**, v. 53, n. 1, p. 67-77, 1977.
- POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. Redistribution of Tax Liabilities Under Site-value Taxation: San Diego County. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 4, p. 413-426, 1972.
- PORTER, M. E. The competitive advantage of the inner city. **Harvard Business Review**, v. 73, n. 3, p. 55-71, 1995a.
- PORTER, M. E. An economic strategy for America's inner cities: Addressing the controversy. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 303-336, 1995b.
- PORTER, M. E. New strategies for inner-city economic development. **Economic Development Quarterly**, v. 11, n. 1, p. 11-27, 1997.
- PRENTICE, P. I. Twelve Ways to Sell Property Tax Reform. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 1, p. 103-112, 1974.
- REICHERT, U. N. Revitalizing the inner city: A holistic approach. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 185-192, 1995.
- ROGERS, C. D.; GENT, M. J.; PALUMBO, G. M.; WALL, R. A. Understanding the Growth and Viability of Inner-City Businesses. **Journal of Developmental Entrepreneurship**, v. 6, n. 3, p. 237-254, 2001.
- RUMMELHART, D. E.; ORTONY, A. The Representation of Knowledge in Memory. In: R. C. Anderson, R. J. Spiro and W. E. Montague (eds), *Schooling and the Acquisition of Knowledge*. **Erlbaum, Hillsdale, NJ**, 1977.
- SAWICKI, D. S.; MOODY, M. Déjà-vu all over Again: Porter's Model of Inner-City Redevelopment. **The Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 75-94.
- SCHWERHOFF, G.; EDENHOFER, O.; FLEURBAEY, M. Taxation of Economic Rents. **Journal of Economic Surveys**, v. 34, n. 2, p. 398-423, 2020.
- SIAU, K.; TAN, X. Use of Cognitive Mapping Techniques in Information Systems Development. **Journal of Computer Information Systems**, v. 48, n. 4, p. 49-57, 2008.
- SMITH, R. S. Land Prices and Tax Policy: A Study of Fiscal Impacts. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 37, n. 1, p. 1-69, 1978.

- SMOLKA, M. O. Implementing Value Capture in Latin America: Policies and Tools for Urban Development. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2013.
- STONE, G.W., Jr. Public Spending, Land Taxes and Economic Growth. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 34, n. 2, p. 113-126, 1975.
- TEGARDEN, D. P.; SHEETZ, S. D. Group cognitive mapping: a methodology and system for capturing and evaluating managerial and organizational. **Omega**, v. 31, n. 2, p. 113-125, 2003.
- THOMAS, J. M. Rebuilding inner cities: Basic principles. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 67-74, 1995.
- TIDEMAN, T. N. Integrating Land-Value Taxation with the Internalization of Spatial Externalities. **Land Economics**, v. 66, n. 3, p. 341-356, 1990.
- WELCH, R. B. Property Tax Developments: Modernization, Classification, Site Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 29, n. 3, p. 322-327, 1976.
- WHYSALL, P. Regenerating inner city shopping centres: The British experience. **Journal of Retailing and Consumer Services**, v. 2, n. 1, p. 3-13, 1995.
- WHYSALL, P. Managing decline in inner city retail centres: From case study to conceptualization. **Local Economy**, v. 26, n. 1, p.3-17, 2011.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS GERAIS

À luz da teoria de Porter (1995a, 1995b, 1997), a presente pesquisa tratou de investigar a relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos referentes à competitividade das áreas centrais das cidades. Considera-se que parte do problema com a análise de Porter (1995a, 1995b, 1997) é que ela não distingue claramente as diferentes maneiras pelas quais o sucesso pode ser medido (SIMMS; ALLEN, 1995).

Com base no objetivo do presente estudo, a principal contribuição da pesquisa empírica foi estabelecer como e em que grau há relação entre os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano e os aspectos competitivos das áreas centrais das cidades. Identificou-se os valores de avaliação ponderada a maior relação de proximidade, com os seguintes aspectos: número de regras, permissões e regulamentos governamentais (0,19) – municipal (0,15); zoneamento (0,22) – zonas de incentivo (0,16); intensidade do uso do solo (0,24) – densidade de pessoas (0,04); intensidade do uso do solo – densidade de negócios (0,20); e instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais (0,24). De maneira indireta, o vínculo de confinidade também foi estabelecido com os subsequentes aspectos: expansão urbana (0,02) – habitacional (0,01) e comercial (0,01); patrimônio histórico e cultural (0,37); qualidade e manutenção do espaço público (1,15); acessibilidade (0,52) – caminhabilidade (0,35); e capacidade da infraestrutura viária (0,37) - acesso às rodovias (0,08).

No estudo, constatou-se o uso do solo como uma das principais fontes de riqueza dos centros das cidades, assim como a principal fonte de conexão com os demais aspectos da competitividade da área central, instituída pela legislação local. Ou seja, um aspecto sob forte influência dos governos locais e de natureza política, que estabelece: o quanto e como o uso do solo poderá ser intensificado, por negócios e residentes; a tipologia dos impostos a serem aplicados; além de influenciar na formalização de atividades, impactando diretamente no ambiente de negócios do centro.

Outra contribuição da pesquisa é municiar os gestores públicos de informações que os direcionem à criação e/ou fortalecimento de políticas públicas que qualifiquem os espaços públicos, promovam a desregulamentação e aumentem o valor econômico do centro da cidade como local de negócios. Assim, tem-se a continuidade destas políticas públicas como uma das principais chaves na utilização plena do solo infraestruturado da área central, onde os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano constitui o meio de se extrair essa riqueza, atendendo ao principal objetivo da aplicação de um imposto, cuidar do ambiente físico e das pessoas, que residem, produzem riqueza e usufruem de uma área, atendendo assim, aos

conceitos de eficiência, equidade e viabilidade política (BAER; IHRKE, 2004).

Para tal feito, os achados do presente estudo orientam os gestores públicos a direcionar os seus esforços na aplicação dos instrumentos urbanísticos associando-os aos tributários para requalificar os centros da cidade, a exemplo das parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. Com isso, visa-se equilibrar as potencialidades da área central (valor do lugar, valor do nó, poder de atração e vocação econômica) e os seus pontos fracos (decadência por desgaste e deterioração econômica, funcional e física) mediante a otimização do uso do solo infraestruturado para o financiamento dos serviços públicos, nas seguintes ações:

- promover o uso econômico adequado das edificações históricas para mitigar os custos de manutenção necessários à preservação do patrimônio arquitetônico e cultural.
- equipar com infraestrutura e serviços as áreas de feiras populares, possibilitando a regularização do comércio informal, como também o apoio social à população em situação de rua e usuários de drogas, presentes na área central.
- aprimorar e qualificar o desenho urbano interligando os prédios e espaços públicos, capacitando-os para acolher eventos e roteiros culturais dando origem a uma política pública de valorização da cultura associada ao lazer no centro.

As políticas públicas, estabelecidas pelas legislações locais, refletem a descontinuidade determinada por diferentes gestões de governo, ora restringindo, ora estimulando o quanto e como o uso do solo poderá ser intensificado por negócios e residentes, como também definindo qual o tipo de imposto, forma de aplicação e de avaliação da propriedade. Isso pode gerar disparidades na carga tributária, onerando a manutenção das propriedades na área central, diminuindo-lhes a sua competitividade em relação aos subúrbios, cuja infraestrutura é, em grande parte, financiada pelos impostos arrecadados nas áreas infraestruturadas e economicamente mais vibrantes, como as áreas centrais. Para Goldsmith (1995), três das forças externas mais prejudiciais que beneficiam os subúrbios e prejudicam as cidades são os subsídios públicos, a exclusão residencial e a má distribuição de renda.

As mudanças político-administrativas dos governos também são um obstáculo na aplicação dos instrumentos urbanísticos associados a incentivos fiscais, concretizados também através da parceria entre os governos e a iniciativa privada. Ressalta-se, ainda, que a burocratização, também decorrente da legislação, gera anomalias urbanas com consequências econômicas e sociais, pela incapacidade ou falta de celeridade da gestão pública de acolher ou ajustar-se às demandas de uso do solo, onerando o tempo e custo do licenciamento, além de motivar a informalidade, principalmente nas atividades econômicas.

Contribui-se, também, com a metodologia, ao ter-se estabelecido um método de escalas de pontuação ponderada aos aspectos das vantagens e desvantagens competitivas dos centros das cidades defendidas por Porter (1995a, 1995b, 1997). Para tal fim, fez-se uso de artigos científicos com reconhecido valor intelectual para a formulação do mapa causal inicial; associado a isso, no seu processo de validação, a estratificação das análises dos especialistas permitiu verificar e quantificar os fatores mais abordados, suas relações entre si, e com a competitividade das áreas centrais; sendo por fim, aplicada a ponderação no valor da pontuação de competitividade, evitando-se os riscos do uso da pontuação geral.

Constatou-se na pesquisa, a forte influência da qualidade e manutenção do espaço público na competitividade da área central, por estas áreas, no aspecto tangível, funcionarem como uma rede interligando a estrutura interna do centro à estrutura da cidade e da região metropolitana, servindo de meio para o trânsito de pessoas e bens. Assim como no aspecto intangível e das experiências, os espaços públicos de qualidade conectam as edificações, os seus diferentes usos e as pessoas, devendo funcionar como um percurso onde serviços e amenidades proporcionem a contemplação de produtos associados ao lazer ou ao descanso, de maneira confortável e segura.

Entretanto, a realidade encontrada na maioria dos centros é o oposto: áreas públicas e edificações se degradam, prevalecendo o desconforto e a insegurança gerados pela deficiência de investimentos na área central, sendo os recursos arrecadados pelos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano na área central, em grande parte, destinados a atender os econômicos, sociais e ambientais da expansão urbana.

A pesquisa bibliográfica, ao avaliar quais os tipos de impostos relacionados à decadência das áreas centrais, deparou-se com os seguintes números: da amostra original de 107 artigos, após a seleção daqueles que abordaram a temática da área central, apenas 45 remanesceram, dos quais 31 artigos apontaram que a incidência do imposto é um dos fatores geradores da problemática e decadência da área central. Desses últimos, as tipologias que se sobressaíram são os impostos sobre propriedade - tributação de melhorias (17) e predial (6), que corresponderam, respectivamente, a 54,8% e 19,4% dos estudos que compõem essa amostra.

Autores de artigos influentes como Bourassa (1990), Hartzok (1997), Brueckner e Kim (2003), Nechyba e Walsh (2004), Song e Zenou (2006), Song e Zenou (2006) defendem em seus estudos que taxar a propriedade e suas melhorias retira do solo urbano a oportunidade de alcançar o seu uso pleno, aumentando os custos da sua manutenção, gerando fuga de habitantes e negócios para áreas suburbanas e, como consequência, impulsionando a expansão urbana, o desadensamento e a deteriorização de áreas infraestruturadas, incluindo-se dentre elas as áreas

centrais, influenciando-lhes na sua competitividade.

Mesmo prevalecendo uma avaliação negativa à competitividade da área central, pelos peritos entrevistados, os métodos de tributação e captura de valor do solo urbano custeiam a manutenção da infraestrutura e dos serviços públicos desta área. Entretanto, sua finalidade não deveria ser apenas arrecadatória, mas ter como propósito o cuidado com as pessoas, com os negócios e com a urbanidade territorial da área central das cidades.

E para alcançar tal objetivo, os achados empíricos do presente estudo orientam as políticas tributárias terem em vista que: primeiro, os recursos provenientes dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano devem ser, prioritariamente, aplicados na própria área onde eles foram arrecadados; segundo, associar a aplicação de impostos ao tipo de uso do solo de maior retorno econômico e produtivo para a cidade, objetivando potencializar a utilização do solo urbano infraestruturado vinculado ao desenvolvimento econômico e à inclusão econômica e social.

Ademais, os resultados da pesquisa também orientam os gestores públicos, que a aplicação dos métodos de tributação e captura de valor do solo urbano deve evitar duas situações: uma, ser aplicado como um instrumento punitivo, tendo em vista que a desapropriação de imóveis é um processo burocrático, longo, e oneroso aos cofres públicos; outra, ser utilizado como mecanismo de incentivo para a iniciativa privada, sem que haja condições concretas de retorno econômico e social sustentável para a área central, no longo prazo. Ambas as situações poderiam ser substituídas por outros instrumentos como as parcerias público-privadas, a desburocratização, a atualização contínua e a flexibilização da legislação, quer seja para viabilizar a implantação, manutenção e ampliação das atividades comerciais, quer seja para induzir o uso do solo habitacional na área central.

Por fim, merece destaque a importância da estabilidade econômica, jurídica e política a ser promovida pelo governo local ao concretizar e dar continuidade às políticas públicas e aos projetos que auxiliem na criação de riqueza, baseada no bem mais precioso de uma cidade, o solo urbano, sendo os seus métodos de tributação e captura de valor o meio de se extrair essa riqueza.

REFERÊNCIAS GERAIS

- AGAPOS, A. M.; DUNLAP, P. R. Elimination of Urban Blight Through Inverse Proportional Ad Valorem Property Taxation. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 2, p. 143-152, 1973.
- AHENE, R. A. Land-Value Taxation Around the World: Nations of Eastern Africa. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 273-298, 2000.
- ALWITT, L.; DONLEY, T. Retail stores in poor urban neighborhoods. **Journal of Consumer Affairs**, v.31, n.1, p. 139-164, 1997.
- ANDELSON, R. V. On Separating the Landowner's Earned and Unearned Increment: A Georgist Rejoinder to F. A. Hayek. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 1, p. 109-117, 2000.
- BACKHAUS, J. G.; KRABBE, J. J. Henry George's Theory and an Application to Industrial Siting. **International Journal of Social Economics**, v. 15, n. 3/4, p. 103 – 119, 1988.
- BAER, S. E.; IHRKE, D. M. The Local Political Economy of InnerCity Neighborhoods: Theory and Application. **Public Administration Quarterly**, v. 28, n. 1, p. 47-69, 2004.
- BAILS, D. Two Municipal Revenue Sources Contrasted: The Land Value Tax and the Property Tax. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 2, p. 187-199, 1974.
- BATES, T. Small Business Viability In The Urban Ghetto. **Journal of Regional Science**, v. 29, n. 4, p. 625–643, 1989.
- BATES, T. Response: Michael Porter's Conservative Urban Agenda Will Not Revitalize America's Inner Cities: What Will? **Economic Development Quartely**, v. 11, n. 1, p. 39-47, 1997.
- BATES, T. Alleviating the Financial Capital Barriers Impeding Business Development in Inner Cities. **Journal of the American Planning Association**, v. 76, n. 3, p. 349-362, 2010.
- BATES, T.; ROBB, A. Analysis of young neighborhood firms serving urban minority clients. **Journal of Economics and Business**, v. 60, n.1-2, p. 139-148, 2008.
- BATT, H. W. Value Capture as a policy tool in transportation economics: an exploration in public finance in the tradition of Henry George. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 60, n. 1, p. 195-228, 2001.
- BENTICK, B. L. The Differential Incidence of an Urban Land Tax Depends on the Travel Intensities of Substitutes for Land. **Urban Studies (Routledge)**, v. 33, n. 9, p. 1729-1732, 1996.
- BENTICK, B. L. The Economic Effects (Neutrality) of Taxes on Land: They Depend Neither on Non-Pecuniary Returns nor on Capital Market Imperfections. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 3, p. 369-371, 1997.
- BENTICK, B. L. The Impact of Taxation and Valuation Practices on the timing and Efficiency of Land Use. **Journal of Political Economy**, v. 87, n. 4, p. 859-968, 1979.
- BOURASSA, S. C. Economic Effects of Taxes on Land: A Review. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 51, n. 1, p. 109-113, 1992.
- BOURASSA, S. C. Land Value Taxation and Housing Development Effects of the Property Tax Reform in Three Types of Cities. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 49, n. 1, p. 101-112, 1990.
- BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- BRASIL, Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967. **Zona Franca de Manaus**, Brasília, DF, 1967. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0288.htm>. Acesso em: 01 jun. 2021.
- BRASIL, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**, Brasília, DF,

2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- BRASIL, Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. **Sistema Tributário Nacional**, Brasília, DF, 1966. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5172Compilado.htm>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- BROWN, J. B. The Incidence of Property Taxes Under Three Alternative systems in Urban Areas in New Zealand. **National Tax Journal**, v. 21, n. 3, p. 237-252, 1968.
- BRUECKNER, J. K. A Modern Analysis of the Effects of Site Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 39, n. 1, p. 49-58, 1986.
- BRUECKNER, J. K.; KIM, H. Urban Sprawl and the Property Tax. **International Tax and Public Finance**, v. 10, n. 1, p. 5-23, 2003.
- BUTLER, J. S. Entrepreneurship and The Advantages of The Inner City: How to Augment the Porter Thesis. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 39-49, 1995.
- CASCAJO, R.; OLVERA, L. D.; MONZON, A.; PLAT, D.; RAY, J. Impacts of the economic crisis on household transport expenditure and public transport policy: Evidence from the Spanish case. **Transport Policy**, v. 65, p. 40-50, 2018.
- CASHIN, S. D. Public Subsidies and the Role of Suburbanization in Urban Economic Development: A Reply to Timothy Bates. **Economic Development Quarterly**, v. 14, n. 3, p.243-248, 2000.
- CHAMPION, T. Urbanization, suburbanization, counter urbanization and reurbanization. **Handbook of Urban Studies, London: Sage**, p. 143-161, 2001.
- CHAPMAN, J. I. Annotated Bibliography on Land Value Taxation and Value Capture. Working paper. **Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy**, 2015.
- CHERNICK, H.; LANGLEY, A.; RESCHOVSKY, A. Revenue Diversification and The Financing of Large American Central Cities. **Public Finance & Management**, v. 11, n. 2, p. 138-159, 2011.
- COHEN, M.P. Land Value Taxation Around the World: Mexico. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 129-137, 2000.
- COLLIS, C.; FELTON, E.; GRAHAM, P. Beyond the Inner City: Real and Imagined Places in Creative Place Policy and Practice. **Information Society**, v. 26, n. 2, p. 104-112, 2010.
- CONNELLAN, O.; LICHFIELD, N. Land Value Taxation Around the World: Great Britain. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n.5, p. 239-258, 2000.
- CORD, S. How Much Revenue Would a Full Land Value Tax Yield? **American Journal of Economics and Sociology**, v. 44, n. 3, p. 279-293, 1985.
- CORD, S. Tax Reform and Urban Renewal. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 30, n. 4, p. 395-396, 1971.
- CORD, S. The Role of the Graded Tax in Urban Redevelopment: A Case Study of Lancaster, Pa. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 29, n. 3, p. 321-328, 1970.
- CUDDINGTON, J. T. Estimating Impacts of a Property Tax Reform. **Land Economics**, v. 54, n. 3, p. 362-372, 1978.
- DALVI, M. Value Capture as a Method of Financing Rail Projects: Theory and Practice, In Readings in Indian Railway Finance, K.B. Verma, Ed., **Academic Foundation Publishing**, New Delhi, India, 1998.
- DEKKER, R.; CONTRERAS, J. F.; MEIJER, Albert. The Living Lab as a Methodology for Public Administration Research: a Systematic Literature Review of its Applications in the Social Sciences. **International Journal of Public Administration**, v. 43 n. 14, p. 1207-1217, 2020.
- DIMASI, J. A. The Effects of Site Value Taxation in an Urban Area: A General Equilibrium Computational Approach. **National Tax Journal**, v. 40, n. 4, p. 577-590, 1987.
- DIXON, T. J. The role of retailing in urban regeneration. **Local Economy**, v. 20, n.2, p. 168-182, 2005.

- DOUGLAS, R.W., Jr. Site Value Taxation and Manvel's Land Value Estimates. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 37, n. 2, p. 217-223, 1978.
- ECKART, W. The Neutrality of Land Taxation in an Uncertain World. **National Tax Journal**, v. 36, n. 2, p. 237-241, 1983.
- ENGLAND, R. W.; ZHAO M. Q. Assessing the Distributive Impact of a Revenue-Neutral Shift from a Uniform Property Tax to a Two-Rate Property Tax with a Uniform Credit. **National Tax Journal**, v. 58, n. 2, p. 247-260, 1983.
- EXCELLENCE. 2018. 50-State Property Tax Comparison Study. Cambridge, MA: **Lincoln Institute of Land Policy and Minnesota Center for Fiscal Excellence**. <https://www.lincolninst.edu/publications/other/50-state-property-tax-comparison-study-2>.
- FAINSTAIN, S. S.; GRAY, M. Economic development strategies for the inner city: The need for governmental intervention. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 29-38.
- FALCOCCHIO, J. C.; MALIK, A.; KONTOKOSTA, C. E. A data-driven methodology for equitable value-capture financing of public transit operations and maintenance. **Transport Policy**, v. 66, p. 107-115, 1983.
- FANE, G. The Incidence of a Tax on Pure Rent: The Old Reason for the Old Answer. **Journal of Political Economy**, v. 92, n. 2, p. 329-333, 1984.
- FELDSTEIN, M. The Surprising Incidence of a Tax on Pure Rent: A New Answer to an Old Question. **Journal of Political Economy**, v. 85, n. 2, p. 349-360, 1977.
- FILIPOVITCH, Tony. Urban acupuncture: Celebrating pinpricks of change that enrich city life, by Jaime Lerner Reviewed by Tony Filipovitch. **Journal of Urban Affairs**, v. 39, n. 2, p. 295-297, 2017.
- FIOL, C. M.; HUFF, A. S. Maps for Managers: Where are We? Where Do We Go From Here? **Journal of Management Studies**, v. 29, n. 3, p. 267-285, 1992.
- FOLDVARY, F. E. Land Rent as a Tax: The taxes we pay can include some of the rent. Progress: insights that matter, 2016. Disponível em: <<https://www.progress.org/articles/land-rent-as-a-tax>>. Acesso em: 31 mai. 2021.
- FOLLAIN, J.R. Land Versus Capital Value Taxation: A General Equilibrium Analysis. **National Tax Journal**, v. 39, n. 4, p. 451-470, 1986.
- FURTADO, F. Land Value Taxation Around the World: Colombia. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 97-110, 2000.
- FURTADO, F. Recuperação de mais-valias fundiárias urbanas na América Latina: debilidade na implementação, ambigüidades na interpretação. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), **Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo**, 1999.
- FURTADO, F. Valorização do Solo Urbano e Adequação de Instrumentos de Intervenção: Aplicando os Preceitos do Estatuto da Cidade. **Anais do X Encontro Nacional da ANPUR**, 2003.
- FUSFELD, D. R. The Basic Economics of the Urban and Racial Crisis. **The Review of Black Political Economy**, v. 1, n. 1, p. 58-83, 1970.
- GAFFNEY, M. Equity Premises and the Case for Taxing Rent. *American Economic Review*, v. 82, n. 2, p. 274-279, 1992.
- GAFFNEY, M. Land Rent, Taxation and Public Policy: Taxation and the Functions of Urban Land Rent. **Journal of Economics and Sociology**, v. 32, n. 1, p. 17-34, 1973.
- GAFFNEY, M. Land Rent, Taxation, and Public Policy: The Sources, Nature and Functions of Urban Land Rent. **Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 3, p. 241-257, 1972.
- GERMÁN, L.; BERNSTEIN, A. E. Land Value Return: Tools to Finance Our Urban Future. Policy Brief. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2020.
- GERSTEIN, F. S. Land Value Taxation Around the World: Argentina. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 49-64, 2000.
- GOLDSMITH, W. W. Enterprise zones: if they work, we're in trouble. **International Journal**

- of **Urban and Regional Research**, v. 6, n. 3, p. 435-442, 1982.
- GOLDSMITH, W. W. Taking back the inner city: A review of recent proposals. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 95-110, 1995.
- GRAF, A. Economic Development or Social Development? A Strategy for Rebuilding Inner Cities. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 251-257, 1996.
- GROSSKOPF, S. The Revenue Potential of a Site Value Tax: Extension and Update of a General Equilibrium Model with Recent Empirical Estimates of Several Key Parameters. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 40, n. 2, p. 207-215, 1981.
- GROTE, K. R.; DYE, R. F. Land Value Taxation: An Annotated Bibliography. Working paper. **Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy**, 2007.
- GWARTNEY, J. T.; TIDEMAN, N. The Jerome Levy Economics Institute Conference: Land, Wealth, and Poverty. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 55, n. 3, p. 349-456, 1996.
- HAASE, A.; HERFERT, G.; KABISCH, S.; STEINFÜHRER, A. Reurbanizing Leipzig (Germany): Context Conditions and Residential Actors (2000–2007). **European Planning Studies**, v. 20, n. 7, p. 1173-1196, 2012.
- HANSEN, J. A.; TUMMERS, L. A Systematic Review of Field Experiments in Public Administration. **Public Administration Review**, v. 80, n. 6, p. 921-931, 2020.
- HAQUE, M. M.; CHIN, H. C.; DEBNATH, A. K. Sustainable, safe, smart—three key elements of Singapore’s evolving transport policies. **Transport Policy**, v. 27, p. 20-31, 2013.
- HARRIS, E. Strategic Project Risk Appraisal and Management. **London: Routledge**, 2009.
- HARRISON, B. The politics and economics of the urban enterprise zone proposal: a critique. **International Journal of Urban & Regional Research**, v. 6, n. 3, p. 422-428, 1982.
- HARTZOK, A. Pennsylvania's Success with Local Property Tax Reform: The Split Tax Rate. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 2, p. 205-213, 1997.
- HENDERSON, S.; BOWLBY, S.; RACO, M. Refashioning Local Government and Inner-city Regeneration: The Salford Experience. **Urban Studies**, v. 44, n. 8, p. 1441-1463, 2007.
- HESS, D. B.; ALMEIDA, T. M. Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Property Values in Buffalo, New York. **Urban Studies**, v. 44, n. 5/6, 1041-1068, 2007.
- HILL, E. W.; BRENNAN, J. America's Central Cities and the Location of Work. **Journal of the American Planning Association**, vol. 71, n. 4, p. 411-432, 2005.
- HUFF, A.; NARAPAREDDY, V.; FLETCHER, K. E. Coding the Causal Association of Concepts. In: A. Huff (ed.), Mapping Strategic Thought. **Wiley, Chichester**, 1990.
- HWANG, C.L.; LIN M.J. Group Decision Making Under Multiple Criteria, **Springer Verlag, Berlin**, 1987.
- INITIATIVE FOR A COMPETITIVE INNER CITY. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 223-32, 1995.
- KAMRUZZAMAN, M.; WOOD, L.; HINE, J.; CURRIE, G.; GILES-CORTI, B.; TURRELL, G. Patterns of social capital associated with transit oriented development. **Journal of Transport Geography**, v. 35, p. 144-155, 2014.
- KOCHANOWSKI, P. S. Site Value Taxation in a Declining City. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 50, n. 1, p. 45-58, 1991.
- LAM, A. H. S. Land Value Taxation Around the World: Republic of China (Taiwan). **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 327-337, 2000.
- LEINBACH, I. R. Transport and Third World development: Review, issues, and prescription. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 29, n. 5, p. 337-344, 1995.
- LEVY, J. Land Rent, Ethics, and Capitalism's Gestational Crisis: A Jerome Levy Economics Institute Paper. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 56, n. 1, p. 31-40, 1997.
- LIÑÁN, F.; FAYOLLE, A. A systematic literature review on entrepreneurial intentions: citation, thematic analyses, and research agenda. **International Entrepreneurship and Management**

Journal, v. 11, p. 907-933, 2015.

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY AND MINNESOTA CENTER FOR FISCAL EXCELLENCE. 2018. 50-State Property Tax Comparison Study. Cambridge, MA: **Lincoln Institute of Land Policy and Minnesota Center for Fiscal Excellence**. <https://www.lincolninst.edu/publications/other/50-state-property-tax-comparison-study-2>.

LINCOLN INSTITUTE OF LAND POLICY AND MINNESOTA CENTER FOR FISCAL LINDHOLM, R.W. Public Choice and Land Tax Fairness. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 38, n. 4, p. 349-356, 1979.

LINDHOLM, R.W. Twenty-one Land Value Taxation Questions and Answers. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 2, p. 153-164, 1972.

MASCENA, K. M. C.; FIGUEIREDO, F. C.; BOAVENTURA, J. M. G. Clusters e APL's: Análise Bibliométrica das Publicações Nacionais no Período de 2000 a 2011. **RAE: Revista de Administração de Empresas**, v. 53, n. 5, p. 454-468, 2013.

MIESZKOWSKI, P. The Property Tax: An Excise Tax or a Profits Tax? **Journal of Public Economics**, v.1, n. 1, p. 73-96, 1972.

MIESZKOWSKI, P., ZODROW, G. R. Taxation and the Tiebout Model: The Differential Effects of Head Taxes, Taxes on Land Rents, and Property Taxes. **Journal of Economic Literature**, v. 27, n. 3, p. 1098-1147, 1989.

MILLS, D. E. The Non-Neutrality of Land Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 34, n. 1, p. 125-129, 1981.

MULLEY, C.; TSAI, C. When and how much does new transport infrastructure add to property values? Evidence from the bus rapid transit system in Sydney, Australia. **Transport Policy**, 51, p. 15-23, 2016.

NATIONAL ACADEMIES OF SCIENCES, Engineering, and Medicine. 2016. Guide to Value Capture Financing for Public Transportation Projects. Washington, DC: **The National Academies Press**. <https://doi.org/10.17226/23682>.

NECHYBA, T. J.; WALSH, R. (2004). Urban Sprawl. **Journal of Economic Perspectives**, v. 18, n. 4, p. 177-200, 2016.

NELSON, K. M., NADKARNI, S., NARAYANAN, V. K., & GHODS, M. Understanding Software Operations Support Expertise: A Revealed Causal Mapping Approach. **MIS Quarterly**, v. 24, n. 3, p. 475-507, 2000.

NETZER, D. On Modernizing Local Public Finance: Why Aren't Property Taxes in Urban Areas Being Reformed into Land Value Taxes. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 43, n. 4, p. 497-501, 1984.

NEUNER, E. J.; POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. The Impact of a Transition to Site-Value Taxation on Various Classes of Property in San Diego. **Land Economics**, v. 50, n. 2, p. 181-185, 1974.

OATES, W. E.; SCHWAB, R. M. The Impact of Urban Land Taxation: The Pittsburgh Experience. **National Tax Journal**, v. 50, n. 1, p. 1-21, 1997.

ORR, L. L. The incidence of differential property taxes on urban housing. **National Tax Journal**, v. 25, n. 2, p. 217-220, 1968.

OWEN, M. S.; THIRSK, W R. Land Taxes and Idle Land: A Case Study of Houston. **Land Economics**, v. 50, n. 3, p. 251-260, 1974.

PAYTON, S. B. The Impact of Property Assessment Standards on Property Tax Burden: An Examination of Systematic Bias in a Market Value Versus a Nonmarket Value Assessment Standard. **Public Finance Review**, v. 40, n. 5, p. 584-613, 2012.

PEDDLE, F. K. Principal Concepts in Henry George's Theory of Natural Law: A Brief Commentary on The Science of Political Economy. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 71, n. 4, p. 714-744. 2012.

PEOPLES, J. Potential welfare gains from improving economic conditions in the inner city. **The Review of Black Political Economy**, v. 24, n 2-3, p. 207-212, 1995.

- PHANG, S. Land Value Taxation Around the World: Hong Kong and Singapore. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 337-353, 2000.
- PODSAKOFF, P.; MACKENZIE, S.; BACHRACH, D.; PODSAKOFF, N. The influence of management journals in the 1980s and 1990s. **Strategic Management Journal**, v. 26, n. 5, p. 473-488, 2005.
- POLLOCK, R. L.; SHOUP D. C. The Effect of Shifting the Property Tax Base from Improvement Value to Land Value: An Empirical Estimate. **Land Economics**, v. 53, n. 1, 67-77, 1977.
- POPP, D. O.; SEBOLD, F. D. Redistribution of Tax Liabilities Under Site-value Taxation: San Diego County. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 31, n. 4, p. 413-426, 1972.
- PORTER, M. E. An economic strategy for America's inner cities: Addressing the controversy. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p303-336, 1995b.
- PORTER, M. E. New strategies for inner-city economic development. **Economic Development Quarterly**, v. 11, n. 1, p. 11-27, 1997.
- PORTER, M. E. The competitive advantage of the inner city. **Harvard Business Review**, v. 73, n. 3, p. 55-71, 1995a.
- PRENTICE, P. I. The Case of Taxing Location Values: A Memorandum for a Metropolis Considering Property Tax Reform. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 28, n. 2, p. 145-158, 1969.
- PRENTICE, P. I. Twelve Ways to Sell Property Tax Reform. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 33, n. 1, p. 103-112, 1974.
- REICHERT, U. N. Revitalizing the inner city: A holistic approach. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p185-192, 1995.
- RODRÍGUEZ, D. A.; MOJICA, C. H. Capitalization of BRT network expansions effects into prices of non-expansion areas. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 43, p. 560-571, 2009.
- ROGERS, C. D.; GENT, M. J.; PALUMBO, G. M.; WALL, R. A. Understanding the Growth and Viability of Inner-City Businesses. **Journal of Developmental Entrepreneurship**, v. 6, n. 3, p. 237-254, 2001.
- RUMMELHART, D. E; ORTONY, A. The Representation of Knowledge in Memory. In: R. C. Anderson, R. J. Spiro and W. E. Montague (eds), *Schooling and the Acquisition of Knowledge*. **Erlbaum, Hillsdale, NJ**, 1977.
- RYBECK, W. Land Value Taxation Around the World: United States. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 37-83, 2000.
- SAUSE, G. G. Appraisal of the Property Tax. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 29, n. 1, p. 97-108, 1970.
- SAWICKI, D. S.; MOODY, M. Déjà-vu all over Again: Porter's Model of Inner-City Redevelopment. **The Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 75-94.
- SAZAMA, G.W.; DAVIS, H. Land Taxation and Land Reform. **Economic Development and Cultural Change**, v. 21, n. 4, p. 642-654, 1973.
- SCHWERHOFF, G.; EDENHOFER, O.; FLEURBAEY, M. Taxation of Economic Rents. **Journal of Economic Surveys**, v. 34, n. 2, p. 398-423, 2020.
- SIAU, K.; TAN, X. Use of Cognitive Mapping Techniques in Information Systems Development. **Journal of Computer Information Systems**, v. 48, n. 4, 49-57, 2008.
- SIMMS, M. C.; ALLEN, W. J. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 213-219, 1995.
- SMITH, R.S. Land Prices and Tax Policy: A Study of Fiscal Impacts. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 37, n. 1, p. 1-69, 1978.
- SMOLKA, M. O. Implementing Value Capture in Latin America: Policies and Tools for Urban Development. **Lincoln Institute of Land Policy**, 2013.

- SONG, Y.; ZENOU, Y. Property tax and urban sprawl: Theory and implications for US cities. **Journal of Urban Economics**, v. 60, n. 3, p. 519-534, 2006.
- STONE, G. W., Jr. Land Taxes and Ricardian Economic Growth. **Land Economics**, v. 50, n. 3, p. 301-305, 1974.
- STONE, G. W., Jr. Revenue Adequacy of Land Value Taxation. **Southern Economic Journal**, v. 41, n. 3, p. 442-449, 1975.
- STONE, G.W., Jr. Public Spending, Land Taxes and Economic Growth. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 34, n. 2, p. 113-126, 1975.
- STRASMA, J. Land Value Taxation Around the World: Chile. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 85-97, 2000.
- SUN, J.; CHEN, T.; CHENG, Z.; WANG, C.; NING, X. A financing mode of Urban Rail transit based on land value capture: A case study in Wuhan City. **Transport Policy**, v. 57, p. 59-67, 2017.
- TANG, S.; LO, H. K. The impact of public transport policy on the viability and sustainability of mass railway transit – The Hong Kong experience. **Transportation Research Part A-Policy and Practice**, v. 42, p. 563-576, 2008.
- TEGARDEN, D. P.; SHEETZ, S. D. Group cognitive mapping: a methodology and system for capturing and evaluating managerial and organizational. **Omega**, v. 31, n. 2, p. 113-125, 2003.
- THOMAS, J. M. Rebuilding inner cities: Basic principles. **Review of Black Political Economy**, v. 24, n. 2-3, p. 67-74, 1995.
- TIDEMAN, T. N. Integrating Land-Value Taxation with the Internalization of Spatial Externalities. **Land Economics**, v. 66, n. 3, p. 341-356, 1990.
- WASSERMAN, Louis et al. 2 The Essential Henry George. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 62, n. 5, p. 23-43, 2003.
- WELCH, R. B. Property Tax Developments: Modernization, Classification, Site Value Taxation. **National Tax Journal**, v. 29, n. 3, p. 322-327, 1976.
- WHITAKER, J. K. Henry George and Classical Growth Theory: A Significant Contribution to Modeling Scale Economies. **American Journal of Economics and Sociology**. v. 60, n. 1, p. 11-24, 2001.
- WHYSALL, P. Managing decline in inner city retail centres: From case study to conceptualization. **Local Economy**, v. 26, n. 1, p.3-17, 2011.
- WHYSALL, P. Regenerating inner city shopping centres: The British experience. **Journal of Retailing and Consumer Services**, v. 2, n. 1, p. 3-13, 1995.
- YAMASAKI, Y.; ANDELSON, R. V. Land Value Taxation Around the World: Japan. **American Journal of Economics and Sociology**, v. 59, n. 5, p. 353-364, 2000.
- ZHONG, H.; LI, W. Rail transit investment and property values: An old tale retold. **Transport Policy**, v. 51, p. 33-48, 2016.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO AOS ESPECIALISTAS

Prezado (a),

Convidamos você a participar da pesquisa que está sendo desenvolvida no programa de Mestrado Profissional em Administração (MPA) da UNIFOR pela aluna Rojestiane Ferreina Nobre Diogenes.

Apesar da existência de publicações científicas com diversidade de opiniões acerca das tipologias de tributação para captura de valor dos investimentos públicos em diferentes períodos da história, há uma escassez de estudos que abordem a temática associada à otimização do uso do solo urbano infraestruturado, incentivo à revitalização das áreas centrais e à promoção da competitividade destas áreas, em consonância às ideias do autor Michael Porter, cuja teoria e projeto de revitalização econômica das áreas centrais visavam criar empregos e negócios sustentáveis para beneficiar os moradores e empreendedores destas áreas.

Segundo Michael Porter², “as áreas centrais das cidades estão localizadas em porções do território que deveriam ser economicamente valiosas. Ficando próximos a áreas congestionadas de alta renda, grandes centros de negócios e nós de transporte e comunicações. Como um resultado; as áreas centrais podem oferecer uma vantagem competitiva para empresas que se beneficiam da proximidade de distritos comerciais, infraestrutura logística, entretenimento ou centros turísticos e concentrações de empresas”. O autor também ressaltada “a relevância do papel do poder público, principalmente no ambiente regulatório e tributário estabelecido pelas políticas públicas no processo de realocação das áreas centrais como locais de negócios e as suas influências. O governo pode assumir um papel mais eficaz apoiando o setor privado em novas iniciativas econômicas. Ele deve mudar seu foco de envolvimento e intervenção diretos para criar um ambiente favorável aos negócios”.

A pesquisa propõe-se analisar a relação entre os métodos de tributação para captura de valor dos investimentos públicos e os aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais das cidades. Para participar basta responder ao questionário anexado ao presente texto. O tempo médio de resposta do questionário é de 5 minutos.

Os resultados ajudarão o Poder Público e a iniciativa privada a compreenderem melhor as relações e os impactos dos métodos de tributação nas vantagens e desvantagens competitivas das áreas centrais das cidades, revelando a importância do ambiente regulatório e tributário estabelecido pelo Poder Público no ambiente de negócios das áreas centrais.

² PORTER, M. E. *The competitive advantage of the inner city*. *Harvard Business Review*, v. 73, n. 3, p. 55-71, 1995.
PORTER, M. E. *New strategies for inner-city economic development*. *Economic Development Quarterly*, v. 11, n. 1, p. 11-27, 1997.

Desde já agradecemos pela importante contribuição para a concretização desta pesquisa!

QUESTIONÁRIO

- 1) Na sua opinião, quais fatores estariam relacionados à decadência das áreas centrais das cidades? Justifique a sua resposta.

Resposta:

- 2) Na sua opinião, quais fatores poderiam contribuir para re colocação competitiva das áreas centrais das cidades? Justifique a sua resposta.

Resposta:

Na pesquisa bibliográfica realizada no presente estudo, identificou-se alguns aspectos relacionados à competitividade das áreas centrais urbanas, sendo estes apresentados no esquema a seguir.



- 3) De acordo com a sua experiência, haveria outro(s) aspecto(s) que deveria(m) ser incluído(s) nesse esquema? Qual(is)? E como ele(s) poderia(m) influenciar na competitividade das áreas centrais das cidades?

Resposta:

- 4) De acordo com a sua experiência há aspecto(s) identificados pela pesquisa bibliográfica como relacionado(s) à competitividade das áreas centrais das cidades, que deveria(m) ser removido(s) da lista ela abaixo? Qual(is)? Justifique sua resposta.
- a) **Capacidade da infraestrutura viária** (acesso às ferrovias, acesso aos aeroportos, acesso às rodovias, custos de implantação e manutenção e rede logística regional);
 - b) **Intensidade do uso do solo** (densidade de pessoas e densidade de negócios);
 - c) **Impostos** (impostos sobre aluguel do solo, impostos sobre o valor de solo, uso do solo para financiamento dos serviços públicos, impostos sobre propriedade e melhorias e imposto predial);
 - d) **Acessibilidade** (caminhabilidade, proximidade e disponibilidade de transpor público, redução de deslocamento residência-trabalho e oferta de estacionamento);
 - e) **Zoneamento** (zonas restritivas, zonas de adensamento e zonas de incentivo);
 - f) **Número de regras, permissões e regulamentos governamentais** (federal, estadual e municipal).

Resposta:

- 5) Na sua opinião quais os aspectos mais relevantes para a competitividade das áreas centrais das cidades? Justifique sua resposta.
- Resposta:
- 6) Por favor, comente sobre a influência dos aspectos, abaixo relacionados, na competitividade das áreas centrais urbanas.

6.1) **Capacidade da infraestrutura viária:** acesso às ferrovias; acesso aos aeroportos; acesso às rodovias; custos de implantação e manutenção; e rede logística regional.

Resposta:

6.2) **Intensidade do uso do solo:** densidade de pessoas e densidade de negócios.

Resposta:

6.3) **Impostos:** impostos sobre aluguel do solo; impostos sobre o imóvel e suas melhorias; uso do solo para financiamento dos serviços públicos; impostos sobre o valor de solo; e imposto predial.

Resposta:

6.4) **Acessibilidade:** caminhabilidade; proximidade e disponibilidade de transpor público; redução de deslocamento residência-trabalho; e oferta de estacionamento.

Resposta:

6.5) **Zoneamento:** zonas restritivas; zonas de adensamento; e zonas de incentivo.

Resposta:

6.6) **Número de regras, permissões e regulamentos:** federal, estadual e municipal.

Resposta:

6.7) **Expansão Urbana.**

Resposta:

APÊNDICE B – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OS FATORES RELACIONADOS À DECADÊNCIA DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
E1	<p>Outra ideia que veio de outras cidades, foi a ideia de centro administrativo, que resultou na retirada de Palácio de Governo do Centro, como também na retirada das sedes dos bancos do Centro, ou seja, a retirada de equipamentos-sede públicos e privados do Centro. Não sei qual foi a real motivação, se foi algo relacionado à construção civil, mas isso aconteceu no país todo, na Bahia, Salvador teve o seu centro administrativo construído na mesma época que Fortaleza. Sendo algo que ocorreu para mudar as cidades. Sendo algo que surgiu e funcionou, num terreno que não tinha nada, mas que a partir dele, as coisas aconteceram. Aqui em Fortaleza, por exemplo, nessa época o centro administrativo do BEC - Banco do Estado do Ceará saiu do Centro, e foi para o bairro Edson Queiroz, o centro administrativo do BNB - Banco do Nordeste saiu do Centro e foi para o bairro Passaré. Muitas instituições foram retiradas do Centro, com o discurso que o Centro não era bom, isso também coincidiu com o surgimento dos <i>shopping centers</i>. Outros equipamentos que saíram do Centro foram o Tribunal de Justiça e o Fórum, e isso significou que tinha um percentual grande de salas comerciais que eram ocupadas por advogados, e tinha um outro percentual de salas que eram ocupadas por outros profissionais da área de saúde, pois o curso de odontologia era no Centro, e possivelmente por esse motivo os dentistas tinham suas clínicas no Centro. Já os médicos de outras especialidades tinham suas clínicas distribuídas pela cidade como um todo, próximo aos hospitais, ou seja, tinham uma outra forma de se localizar. Unindo todos esses fatores, o Centro decaiu.</p>	Retirada dos equipamentos públicos.
		Retirada dos equipamentos privados.
		Surgimento dos <i>shopping centers</i> .
		Expansão urbana – Uso do solo comercial.
E1	<p>Outra coisa, no passado o Centro era um local de moradia, de lazer e de cultura, com a existência dos principais cinemas, como o Cinema São Luiz, e o Teatro José de Alencar que funcionavam à noite, e associado a isso tinha os restaurantes e lanchonetes que atendiam esse público. E com o surgimento dos <i>shopping centers</i> isso se perdeu e esse Centro, não existe mais. Além do mais, tem o temor quanto à segurança ao acessar esses equipamentos.</p>	Crime – Migração de negócios.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
		Surgimento dos <i>shopping centers</i> .
E2	<ul style="list-style-type: none"> • Mudança de padrão de consumo: comércio de rua x shopping; • Mudança de dinâmica sócio-econômica da cidade: Indução de oportunidades imobiliárias em locais de condições mais “modernas” com outras facilidades e oportunidades de lazer; • Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico; • Incentivo ao transporte privado criou condições estressantes de acesso às áreas centrais que não foram projetadas para absorver tamanho tráfego. 	Surgimento dos <i>shopping centers</i> .
		Surgimento de novas centralidades.
		Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
		Infraestrutura - Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
E3	<p>Numa visão empírica da ocupação dos centros urbanos no século XX, a exemplo a grande Fortaleza, a expansão das áreas centrais por meio de crescimento natural dos seus</p>	Expansão urbana – Uso do solo habitacional.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	<p>entornos e antigos acessos, teve reflexo na busca por melhores infraestruturas e rendas. Radiado do núcleo e dos acessos viários e de transportes, houve a expansão das áreas comerciais, que numa perspectiva não planejada, se instalou sob as áreas que inicialmente destinavam-se a moradias. Neste contexto, áreas centrais antigas ainda guardam traços temporais, e suas infraestruturas, que no passado representavam grandes aportes, hoje são restritivos, e ainda agregam maior custo para instalação, além da dificuldade de enquadramento as novas legislações que tornam estas áreas inadequadas, contribuindo para redirecionamento de investimentos em novas áreas.</p>	<p>Expansão urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Infraestrutura - Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p>
E3	<p>No âmbito da arrecadação tributária própria, base de captação de receitas para investimento, historicamente predomina a baixa representatividade dos valores, representando maior dependência dos municípios aos repasses federais e a captação de financiamentos a longo prazo, resultando em longos períodos sem investimentos públicos e implantação de melhorias.</p>	<p>Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura tiram as vantagens advindas da localização estratégica.</p>
E4	<p>Quanto aos fatores que desencadearam a decadência das áreas centrais houve o esvaziamento do uso residencial, que hoje quase não existe, a nível de Fortaleza pelo menos a função administrativa do Poder Público que praticamente saiu toda, o surgimento dos outros polos de atração nas periferias, que se entendo como polos de serviços, shoppings, de comércio e serviço, que surgiram pela cidade, e o Centro não ser mais um polo obrigatório de passagem e de ligação entre os bairros que antigamente para ir aos demais bairros era necessário passar pelo Centro para ir para outros destinos, que com o Sistema Integrado de Transporte quase ninguém vai mais ao Centro que com a integração ocorrendo em vários pontos da cidade ela se pulverizou na cidade, também a saída dos bancos, tanto o setor administrativo bancário, como as agências de bancos e seus principais órgãos de direção também saíram do Centro, ou seja as principais administrações das instituições financeiras que também saíram do Centro. E aí ficou como está, ainda tem muita vida, mas, só durante o dia e a concorrência dos polos de atração dos outros bairros, hoje, tem pessoas que nunca nem viram o Centro da cidade.</p>	<p>Expansão urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Retirada dos equipamentos públicos.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p> <p>Surgimento dos <i>shoppings centers</i>.</p> <p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público</p>
E5	<p>As causas relacionadas à decadência das áreas centrais possuem diferenças determinadas pelas especificidades de cada local, porém de maneira geral, acredito que com a expansão urbana, novas formas de morar mais verticalizadas, juntamente com modelos de edificações mais contemporâneas, acabam por atrair a classe média e alta da cidade, criando novas centralidades de maior valor imobiliário e tornando a área central de menor valor imobiliário. Dessa forma, a decadência da área central está associada à falta de adaptabilidade destas zonas aos padrões urbanos contemporâneos. Nesse contexto, podemos citar alguns fatores:</p>	<p>Expansão urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Surgimento dos <i>shoppings centers</i>.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p>

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	<ul style="list-style-type: none"> • Surgimentos de novas centralidades com equipamentos associados a novos padrões de consumo, como os shoppings centers; • Prédios antigos, não requalificados e, portanto, pouco atrativos para o consumidor de classe alta; • Dificuldades de deslocamentos viários; • No caso de cidades com praia, a valorização da orla marítima. 	<p>Falta de renovação construtiva.</p> <p>Valorização da orla marítima.</p>
E6	<p>Na maioria das vezes a decadência é motivada pela perda da atratividade, funções que eram prioritárias ou exclusivas da Zona Central passam a ser desempenhadas por outras regiões da cidade, especialmente se essas atividades forem de comércio, serviço e institucionais;</p> <p>Acessibilidade e segurança são também fatores que justificam o esvaziamento das áreas centrais principalmente pelo uso residencial que vai em busca de áreas menos movimentadas.</p>	<p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Retirada dos equipamentos públicos.</p> <p>Expansão urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Infraestrutura - Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Crime – Migração de negócios.</p>
E6	<p>Nem todos os Centros de cidades são decadentes, o que torna o Centro da cidade decadente é quando ele perde as funções principais para outros locais da cidade, que foi o que aconteceu com Fortaleza. A Cidade de Fortaleza tinha um Centro da cidade, que era um centro de negócios, mas, era um centro de cultura, era o nosso centro de lazer principal, era o nosso centro de hospedagem, e além de ser um centro de poder, o centro institucional, o Palácio do Governo, o Palácio do Prefeito, o Palácio do Bispo. Tudo era no Centro. A Assembleia Legislativa e, aí esses equipamentos foram saindo do Centro, e aí aconteceu a decadência. O que ficou no Centro, hoje, de animação econômica, inclusive, e principalmente econômica? É o comércio popular. Porque o comércio elitizado, também migrou para outros bairros, para os shoppings, para as outras centralidades da cidade. Então, o que acontece com o Centro para eles perderem a importância é principalmente isso: o esvaziamento das funções originais.</p>	<p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Retirada dos equipamentos públicos.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Baixa renda média.</p> <p>Expansão urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Surgimento dos <i>shoppings centers</i>.</p>
E6	<p>Em alguns casos, se você pegar por exemplo o Centro de São Paulo, ele perdeu alguma coisa de glamour, mas, ele assimilou e absorveu outras. O Centro de São Paulo tem apartamentos de luxo. Apartamentos de 250m², na Praça da República. Apartamento onde mora aquelas pessoas que resolveram continuar no Centro. Uma outra coisa que atrapalhou os Centros das cidades, e aí eu falo, principalmente, do caso das cidades mais pobres, como é o caso das cidades nordestinas, por exemplo, é a segurança. Porquê? Porque a marginalidade vai justamente para onde tem movimento. Então, você vai se lembrar que há 15 anos o grande medo de se andar no Centro era os batedores de carteira e de bolsa. Hoje, não tem mais. Hoje, você encontra essa violência muito mais nessas centralidades que surgiram em Fortaleza. Então, outra coisa também que faz o Centro perder a sua importância é o desprestígio das atividades que tem no Centro, que também foram para outros locais. Eu me refiro por exemplo ao Teatro. O Centro de Fortaleza tem o Teatro José de Alencar, tinha o</p>	<p>Localização estratégica - Volume de pessoas com alta renda.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.</p> <p>Expansão urbana – Uso do solo comercial.</p>

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	Teatro do Círculo Operário, e eles foram perdendo o glamour também pela questão da segurança e do isolamento. E não diria problema com os acessos, não. Porque o horário do teatro não coincide com o horário do grande movimento do Centro. Diria que é mais o isolamento mesmo. É aquela atividade que não conseguiu puxar outras, para o entorno, para ela se fortalecer. Assim, por exemplo, o Teatro José de Alencar, se tivesse bons restaurantes por perto, se tivesse escolas de arte, se tivesse outros equipamentos parecidos. A mesma coisa é o cinema. A gente só tinha antigamente dois cinemas em Fortaleza, no Centro, que era o Cine São Luiz e o Cine Diogo. E aí o que aconteceu? Também a questão da segurança e a oferta de outros equipamentos fora do Centro.	Crime - Migração de negócios. Depreciação dos tipos de atividades.
E6	Também tem uma outra coisa importantíssima que se chama afetividade. É as pessoas gostarem daquele local, e continuarem prestigiando. Aqui, algumas coisas têm voltado. Principalmente, a parte de cultura. O comércio mais elitizado não voltou, até porque tem a questão do conforto também, você entra num shopping você tem a climatização artificial e você tem tudo. No centro você enfrenta o nosso sol ao meio-dia que não é nada agradável. Mas, a gente precisa lembrar que o Centro da cidade coincide com a origem da cidade, coincide um pouco com a história de como a cidade foi originada, então eu acho que ele perde a importância, mas, ele não perde a bola.	Surgimento dos <i>shoppings centers</i> . Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E7	O principal motivo da decadência das áreas centrais é a ausência de equipamentos que gerem uma movimentação contínua. Um deles, que a maioria das cidades, tiraram os setores públicos do Centro e, agora estão num processo de retomada quando a gente para, e observar, várias cidades estão tentando retomar, inclusive Fortaleza foi uma delas, quando o Paço Municipal voltou para o Centro. Os órgãos públicos, em geral, os próprios bancos, que já saíram do Centro de Fortaleza e, não retornaram ainda.	Retirada dos equipamentos públicos. Retirada dos equipamentos privados.
E7	Foi feito um estudo para ver o posicionamento de alguns equipamentos, com um histórico da década de 80 até a década de 2000, foi estudado onde estavam os bancos, os principais escritórios de advocacia, os principais consultórios médicos e, viu-se o deslocamento dessas atividades pela Avenida Santos Dumont para a região do Shopping Center Um, é bem interessante os mapas e, isso mapeia o que saiu do Centro e, que esvaziou, mas, eu acho que a diversidade de usos, que se vê um padrão.	Expansão urbana – Uso do solo comercial. Mudanças de uso do solo.
E7	Sempre as pessoas falam das residências mas, eu fico me lembrando da Cidade de Sobral é uma áreas, que tem muita residência, no Centro, só que as pessoas não saíam de casa, quando as praças foram reinauguradas, aí se viu uma nova movimentação, porque aí tem a questão da qualidade do ambiente, com iluminação, a vegetação condicionada, porque vegetação não condicionada gera insegurança, aquela questão da falta de segurança, quando essas praças foram todas abertas, aí viu-se uma nova movimentação na cidade e, as pessoas que ficavam muito dentro de casa, ou no máximo nas calçadas, passaram a frequentar os espaços públicos.	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
E7	Então, são três fatores: a ausência de equipamentos públicos;	Retirada dos equipamentos públicos.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	atividades que movimentem o setor noturno, não só a residência, mas, outras atividades; com a qualidade espacial de segurança, especialmente, os espaços públicos. Porque quando se pensa: vamos botar restaurantes, o restaurante está dentro do ambiente movimentado da cidade e, a cidade vai continuar com áreas desertas. E a residência é esse ponto que envolve tudo, porque se essas atividades acontecerem e se tiver próximo da minha realidade me desloco para lá, porque se não estiver perto da minha realidade, não me desloco.	Ausência de atividades no período noturno.
		Qualidade e manutenção do espaço público.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
		Acessibilidade – Caminhabilidade.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
		Expansão urbana – Uso do solo habitacional.
E8	Primeiro e principal é a estrutura fundiária, são áreas que envelheceram e, em geral as cidades nascem das áreas centrais, independente da vocação econômica, as cidades surgiram dessas áreas centrais e o mais complicado é a estrutura fundiária, hoje, as áreas centrais entraram em decadência por causa dessa estrutura fundiária, essa é uma característica do Brasil inteiro, porque os lotes no Brasil colonial eram lotes e, a decadência vem do espaço, os imóveis se confundiam com os lotes, que são lado a lado e, vamos supor uma grande propriedade, essas famílias tinha seis, oito, dez filhos e, esses filhos casavam e iam morar distante e, aqueles imóveis iam envelhecendo, eram alugados para o comércio, mas, sempre de menor valor do que aquela antiga moradia familiar.	Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.
		Falta de renovação construtiva.
		Mudanças de uso do solo.
		Depreciação dos tipos de atividades.
E8	O valor dos imóveis e da experiência de estar no Centro foi caindo, novos bairros foram surgindo, novas arquiteturas, novas infraestruturas, novas facilidades e, esse valor do Centro foi caindo. Paralelo a isso, a quantidade de filhos para se dividir uma herança é complicado, então, há uma questão fundiária também, ao se ter problemas de herança, inventário, regularização fundiária desses imóveis, porque a maioria não possui regularização.	Falta de renovação construtiva.
		Surgimento de novas centralidades.
		Problemas de regularização fundiária
E8	Então, primeiro o fator de desvalorização do Centro é a desvalorização pela atividade, que ela foi caindo de valor, a experiência centro foi caindo para o cidadão e esse valor foi caindo de forma concreta ao se focar no imóvel e, para além desse valor do imóvel que se desvaloriza, que não possui as infraestruturas novas, as inovações da tecnologia, das engenharias, da arquitetura e de tudo, tem a questão de regularização fundiária e da situação de heranças e inventários, que é muito difícil de se resolver, além do mais, quando há herdeiros que não se entendem. Então, isso é um fator importante e as pessoas não estão atentas a isso, mas, observe os grandes imóveis vazios no Centro, geralmente, há uma briga familiar por herança, e isso é uma grande dificuldade. E o valor das atividades do Centro caíram, os shopping centers surgiram, ou seja, o valor de estar no Centro para o cidadão caiu e novos fatores surgiram e o Centro não se atualizou em relação a isso, além da questão da propriedade mesmo.	Depreciação dos tipos de atividades.
		Falta de renovação construtiva.
		Problemas de regularização fundiária
		Surgimento dos <i>shopping centers</i> .
		Problemas de regularização fundiária
E9	A descentralização do comércio para áreas não centrais,	Surgimento de novas centralidades.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	desconstituindo o centro como única forma de comércio, associado à falta de segurança da área central da cidade.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
E10	Um dos fatores é a mudança de usos, primeiro que é o território do Centro? Qual é a dimensão do território do Centro? Na década de 40, 50 e até no início da década de 70, o Centro de Fortaleza era a Rua Pedro Pereira, a Praça do Passeio Público, Avenida Sena Madureira, a Praça José de Alencar e a Rua Senador Pompeu. Então, nesse entorno da periferia do Centro, que hoje é considerado Centro, como a Avenida Duque de Caxias, Rua Clarindo de Queiroz, Avenida Dom Manuel, existiam muitas residências, era uma convivência de área central com uma intensa movimentação de residências, a Rua Tristão Gonçalves, que na década de 50 e 70 começou a mudar de uso. Então, as mudanças de uso em decorrência da própria dinâmica populacional foi mudando as características, fazendo um comparativo.	Mudanças de uso do solo.
E10	E um outro é a densidade construtiva. Que em Fortaleza faz-se uma diferença entre uma cidade como Recife, do Estado de Pernambuco, e como a Cidade do Rio de Janeiro. Os prédios de Fortaleza eram sempre o comércio no térreo e a habitação no andar superior, uma habitação. Quando muito ainda tem alguns exemplos desse tipo de prédio, o Sobrado do José Lourenço é um deles, ainda tem mais dois ou três prédios desses, que são tombados, no Centro da Cidade. Então, na hora que saía uma residência, havia a mudança de uma família, aquele prédio, no seu todo deixava de ser um uso misto, ele passava a ser apenas um prédio comercial. Então, essa densidade construtiva, que em Recife eram prédios de 4 a 5 pavimentos, no Rio de Janeiro a mesma coisa, era uma densidade construtiva maior e com um impacto grande de áreas habitacionais. Enquanto Fortaleza, quando começou a transformação, a mudança de uso residencial para comercial, para outras áreas mais agradáveis de morar, os bairros Oiteiro, Aldeota, Meireles, Praia de Iracema, Benfica, Jacarecanga, foram esvaziando o Centro da atividade habitacional. Na área central, algumas casas, que nem eram uso misto, eram apenas habitação mesmo, na Rua Senador Pompeu, tinha várias casas comerciais.	Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.
		Mudanças de uso do solo.
		Baixa densidade construtiva.
		Expansão urbana – Uso do solo habitacional.
		Surgimento de novas centralidades.
E10	Em Fortaleza essa transformação de mudança de uso, ela foi muito significativa na década de 70, com a mudança da administração pública, mudou a sede do governo, várias secretarias saíram da área central. Então, o uso habitacional, comercial, institucional, e bancário, que aconteceu também a mudança na década de 70 e 80, quando todos os bancos mudaram as suas sedes, com exceção do Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, naquela época, mudaram todas para o eixo da Avenida Santos Dumont e Avenida Desembargador Moreira. Então, essa questão do território, da densidade construtiva neste território e as mudanças provocadas pelo próprio governo, porque a mudança do setor institucional foi uma ação de governo, foi uma determinação do governo, que não se preocupava com a dinâmica do Centro, apenas se preocupava em instalar a sua sede em edificações mais novas, em edificações que dessem melhores condições de trabalho.	Mudanças de uso do solo.
		Retirada dos equipamentos públicos.
		Retirada dos equipamentos privados.
		Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada.
		Baixa densidade construtiva.
		Falta de renovação construtiva.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
E10	A densidade construtiva é decorrência de duas coisas, em Recife você tem lotes com a frente de 3 metros de largura com edifícios de 3 pavimentos, em Fortaleza o lote era mais generoso, era 8 metros, 11 metros de largura. A densidade construtiva é em termos de construção verticalizada mesmo. São poucos os prédios, das décadas de 30 a 60, com mais de dois pavimentos, no Centro da cidade de Fortaleza, porque ou era uso comercial ou era comércio no térreo e habitação no primeiro pavimento, então, era uma unidade de comércio e uma unidade de habitação funcional. Em outras áreas centrais, como no Rio de Janeiro e São Paulo, vamos encontrar isso, em alguns bairros isso ainda existe, como o Bexiga e a Moca, que são áreas periféricas da área central, também há prédios que concentravam a atividade habitacional na periferia da área central, então, isso dava uma dinâmica na área central. Não existia os supermercados, o supermercado é um equipamento que vem dos shoppings, mas, que faziam um abastecimento e, quando eles surgem começa a mudar e o Centro começa também a ter importância como área de abastecimento de alimentação. Então, isso tudo vai transformando o Centro em outras atividades.	Baixa densidade construtiva.
		Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Mudanças de uso do solo.
E10	Um item de avaliação do Centro é a questão econômica. Qual é a arrecadação de impostos da área central de uma cidade em estudo e o número de transeuntes dessa área central? Então, tem uma questão que até já foi debatida, porque o Centro de Fortaleza perde qualidade, mas, a economia continua forte. É outra classe social que ocupa o Centro, com baixo poder aquisitivo, mas, a quantidade de transeuntes é tão grande, que a vitalidade econômica se mantém no Centro.	Depreciação dos tipos de atividades.
		Manutenção da vitalidade econômica
		Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.
E10	Se vê um outro indicador são as lojas de departamento. As lojas de departamento que existem nos shoppings também existem no Centro da cidade, principalmente, na área de variedade de confecções, calçados. Então, o Centro perde a qualidade porque tudo passa a ser mais popular. As transformações das edificações acontecem com uma velocidade muito grande, onde toda reforma passa a ser uma transformação das áreas internas e, principalmente, das fachadas e dos seus acessos, as edificações perdem as suas características tradicionais arquitetônicas e, lamentavelmente, se observa a substituição por componentes e elementos construtivos de pior qualidade e, isso deteriora a resistência dos materiais e aceleram a sua deteriorização.	Depreciação dos tipos de atividades.
		Falta de renovação construtiva.
		Mudanças de uso do solo.
E10	Ao se caminhar no Centro, ou passeando nas ruas nos automóveis na condição de passageiro, percebe-se isso muito bem, que é a mudança de uso que implica na transformação do padrão arquitetônico das edificações. Isso soma justamente para numa avaliação mais superficial, achar que o Centro está decadente e, ele está decadente, mas, na economia ele tem uma pujança, que o sustenta.	Mudanças de uso do solo.
		Manutenção da vitalidade econômica.
E10	Um outro elemento que também deve ser considerado numa análise é o sistema de transporte. Quando o sistema de mobilidade obriga que as pessoas passem pelo Centro, esse componente ajuda no desenvolvimento da economia do Centro. E ele perde qualidade também porque os terminais de transporte não são equipamentos com qualidade, eles também são desprezados no ponto de vista da manutenção pelo setor	Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.
		Qualidade e manutenção do espaço público.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à decadência das áreas centrais
	público, mas, até bem pouco tempo se tinha na Praça José de Alencar um grande terminal de transporte, na Praça da Estação, também outro grande terminal e, na Rua Sena Madureira. Então, todo mundo que tinha de fazer transbordo, passava pelo Centro da Cidade. Então, o sistema de mobilidade ele acontece, na minha compreensão, de duas formas: ele é um elemento de potencial e de expressão na economia, porque as pessoas têm que passar pelo Centro e aí fazem alguma coisa; e o outro que é o que deteriora o aspecto e que mostra uma certa decadência das áreas centrais, do ponto de vista visual e de uso, que são a péssima qualidade dos terminais e as condições de transbordo dos passageiros.	<p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Manutenção da vitalidade econômica.</p>
E10	Um dos elementos que mostra a vitalidade do Centro é quantidade de clínicas populares que passam a funcionar nas áreas centrais e, aqui em Fortaleza é bem característico. Então, isso é um elemento forte que a população de baixa renda passa pelo Centro e usa o Centro da cidade.	<p>Manutenção da vitalidade econômica.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p>
E10	A transformação de uso gera construções simples e que tem o fator de decadência dos serviços urbanos que ajuda a deteriorar o aspecto visual da área central da cidade, porque o público passa a ser um público com outro grau de exigência.	<p>Falta de renovação construtiva.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Baixa renda média.</p>
E10	Os <i>shoppings</i> se espalham na periferia da cidade, principalmente, nas áreas de maior poder aquisitivo e, eles impulsionam de duas formas, são equipamentos de serviço e de comércio para a classe média a alta, e de lazer contemplativo para as classes baixas que vão ao shopping nos fins de semana, tendo um público bastante intenso e as lojas com baixo número de usuários. Então, essas pessoas compram mesmo é no Centro da cidade e usam o shopping para o lazer.	<p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Surgimento dos <i>shoppings centers</i>.</p> <p>Localização estratégica - Volume de pessoas com alta renda.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

APÊNDICE C – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE QUAIS FATORES PODERIAM CONTRIBUIR PARA RECOLOCAÇÃO COMPETITIVA DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
E1	<p>“Na minha opinião há coisas que podem funcionar no Centro, por exemplo: o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo aplicado, principalmente, nos estacionamentos tipo curral. Houve um estudo da Prefeitura para identificar nos nós de transporte público, a possibilidade de criar um subsolo nas praças públicas para implantar estacionamentos, como uma forma de PPP (Parceria Público-Privada). Mas não sei até que ponto isso evoluiu, mas acho que foi mais um diagnóstico. O diagnóstico pode trazer mais informações. Porque esse excesso de estacionamentos tipo curral, está protelando um uso econômico mais produtivo para a cidade. Até porque o tipo e as dimensões de lotes no Centro são muito estreitos para essa atividade, e para ter a atividade foi necessário reunir lotes, hoje, alguns desses estacionamentos possuem terreno o suficiente para construir uma edificação. Agora, é necessário pensar que tipo de prédio pode surgir de um terreno desses, o que é que faz o uso residencial retornar para o Centro? O que está faltando para as pessoas voltarem a morar no Centro? O que está faltando no Centro?”.</p>	Depreciação dos tipos de atividades.
		Acessibilidade – Oferta de estacionamento.
		Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
		Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
		Impostos – Imposto predial.
		Impostos – Impostos sobre o valor de solo.
		Impostos – Impostos sobre aluguel do solo
		Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos
		Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.
		Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes.
Mudanças de uso do solo.		
E2	<ul style="list-style-type: none"> • “Incentivo à moradia popular em prédios abandonados; • Estímulo às parcerias público-privadas para requalificação/ resignificação de áreas, adotando projetos de intervenção contextualizada; • Implantar um sistema de transporte público eficiente a e adaptado ao padrão de usuários; • Estimular a instalação de negócios relacionados à economia criativa”. 	Mudanças de uso do solo.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
		Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
		Acessibilidade – proximidade e disponibilidade de transporte público
		Acessibilidade – redução de deslocamento residência-trabalho
		Qualificação dos tipos de atividades.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
E3	“Planejamento urbano no âmbito macro econômico, aliado ao acompanhamento das legislações da cidade, reforçando a inserção da legislação tributária, que integre cada vez mais os aspectos econômicos, sociais e ambientais ao uso do solo urbano”.	Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.
		Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
		Zoneamento - Zonas de incentivo.
E4	“Para tornar o Centro novamente competitivo teria que ter o retorno da função administrativa pública para o Centro, incentivo ao uso residencial, ou seja, adensar com habitação. O uso misto também poderia ser incentivado”.	Retorno dos equipamentos públicos.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
E5	<ul style="list-style-type: none"> • “Investir em projetos urbanos públicos, mesmo que pontuais, para atrair a iniciativa privada, criando uma nova marca para a área central a exemplo do Porto Digital em Recife; • Incentivar o uso residencial multifamiliar, flexibilizando à legislação urbana; • Incentivos fiscais por tempo determinado”. 	Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
		Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
		Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
		Zoneamento – zonas de incentivo.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E6	“A atratividade de usos, a infraestrutura implantada, os serviços, a localização estratégica e a conectividade com as diversas áreas da cidade”.	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
		Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
E6	“Tentar trazer a população de volta para o Centro, não digo assim: você vai morar na Praça do Ferreira. Não. Mas, você pode morar no Bairro José Bonifácio. Você pode na expansão do Centro, ali no Liceu, você pode morar no entremeio da Praia de Iracema, você pode morar junto ao Centro, perto do Colégio Militar, do Colégio Imaculada, todas essas áreas que têm um potencial enorme, eu acho que trazendo pessoas para essa região, você consegue trazer outras atividades. Se tem gente,	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
	tem que ter serviço, vai ter que ter comércio. Então, eu acho que começa pela habitação. Começando pela habitação, as outras duas, envolvidas diretamente, que são o comércio e o serviço, que já têm no Centro, eles melhorariam, se aperfeiçoariam”.	Qualificação dos tipos de atividades.
E6	“Por exemplo, hoje, que existe um grande comércio de serviço de saúde no Centro, chamadas de Clínicas Populares, que não são populares como se imagina. Você pode fazer uma tomografia por R\$ 500,00 numa clínica perto da Santa Casa, e se você vai para uma clínica aqui mais perto você faz por R\$ 600,00, o Centro não é um lugar para você ter uma extensão do SUS (Sistema Único de Saúde), mas, é um serviço que está crescendo muito, com uma redução em torno de 20% a 30% do valor do serviço que é justamente porque a maioria desses são venda direta, não passa pelo plano de saúde, não passa pela nota fiscal, não passa pelo imposto e, isso é uma alternativa de você fazer o profissional autônomo trabalhar, que é o profissional de saúde, que é elitizado, aí vai para os outros serviços também”.	Qualificação dos tipos de atividades.
		Informalidade – Informalidade no trabalho
E6	“Se você tivesse no Centro, universidades, faculdades, você teria uma movimentação no Centro até às 11 horas da noite e, você tem isso, hoje, porque o metrô está funcionando até às 11 horas da noite, o último trem que sai da estação lagoinha e, nesse horário ele vem lotado de estudantes de colégios que tem ali perto, do Farias Brito, na Rua Duque de Caxias, eu sei porque estando no Teatro e ao ver as pessoas passando, um arquiteto que estava no nosso grupo disse que era o pessoal que vai para a última viagem do metrô, com destino à Cidade de Patacuba. E agora tem uma faculdade no Centro também. Então, você trazendo essas atividades que movimentam pessoas num fluxo contínuo, seria a primeira condição para se retornar o Centro para o que ele era antes. Aí vai a questão de você melhorar a acessibilidade. Você sabia que o Bairro Centro em Fortaleza é o bairro que tem mais praças? Ele tem em torno de 19 praças, agora está sendo feito o projeto de revitalização da Parque da Cidade da Criança, ali já tem um polo educacional, tem o IBEU (Instituto Brasil Estados Unidos) e o Farias Brito. Então, essas atividades trazem animação para o Centro”.	Ausência de atividades no período noturno.
		Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.
		Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
		Qualificação dos tipos de atividades.
		Qualidade e manutenção do espaço público.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
Acessibilidade – Caminhabilidade.		
E6	“Então, é habitação, serviços contínuos como o serviço educacional e fazer das áreas de lazer e cultura que tem no Centro um projeto de atratividade para a cidade como um todo. Aliar esse cenário que tem lá com o cenário da origem da cidade”.	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
		Qualificação dos tipos de atividades.
E6	“Não seria apenas um roteiro, não. Seria você ter uma programação contínua ou mesmo equipamentos físicos que justifiquem você pelo menos ir ao Parque da Cidade da Criança, porque lá você terá um equipamento recuperado e que tem história da cidade de Fortaleza, então, você tem interesse. No Centro tem uma casa, Sobrado José Lourenço, na Rua Barão do	Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.
		Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
	Rio Branco, é um museu regional que foi instalado pelo SESI (Serviço Social da Indústria), no casarão onde morou José Lourenço, que é uma personalidade da história do Ceará e, ela é muito frequentada, a gente é que esquece até que tem. A Praça do Passeio Público está toda recuperada. O restaurante que existe lá tem movimentação toda sexta, sábado e domingo na hora do almoço com música de chorinho, que já virou um point na cidade. E aí vão outros, quer dizer: o potencial, existe. Está sendo feito um grande projeto na Praça da Estação, nos galpões do Metrofor (Metrô de Fortaleza). Acredito que quando tiver isso mais parecido com coisas que a gente gasta muito dinheiro para ir ver, nos cantos vizinhos, aí acho que vai ter outra graça”.	<p>Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p>
E7	“Uma delas é a requalificação do espaço público, a qualidade dos espaços públicos. Eu acho que a qualidade dos espaços públicos pensando na utilização deles na parte noturna e, diurna, mas, como a diurna você tem muito comércio, que ainda é muito característico dos centros aquele comércio pesado do dia, eu acho que ele morreu pela falta de residências e pela falta desses espaços públicos estarem preparados para a parte noturna, na iluminação, na segurança e, assim eu acho que também a falta de um incentivo ou algum plano para que atividades noturnas pudessem estar próximas desses espaços públicos, criando essa conexão entre as residências, atividades noturnas e, quando eu falo em espaços noturnos as pessoas pensam na balada, mas, eu estou falando de espaços familiares possam frequentar, como restaurantes, áreas de entretenimento, cultura, lazer, que você possa utilizar no final de tarde e noite, que é momento de transição que a gente tem de ficar atento, porque o Centro fica abandonado”.	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Ausência de atividades no período noturno.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p>
E8	“Primeiro, a atração das atividades econômicas. Como? Através da legislação urbana menos restritiva e, isso é o que faz as pessoas investirem. Porque só se deseja morar no Centro se houver emprego no Centro. E por quê não se mora no Centro, hoje, se há emprego no Centro? Porque a legislação não permite, na maioria das cidades, que as unidades compactas existam, que haja uma flexibilidade de retrofit. É preciso citar o caso da legislação do Código da Cidade de Fortaleza, que permitiu o retrofit e se sente uma dificuldade enorme de fazer essa legislação chegue no empreendedor. Para que ele saiba que existe essa legislação e, que com um certificado de inspeção predial fazer o <i>retrofit</i> de um antigo hotel, virar unidades compactas, ou de um prédio de apartamentos pequenos se transformar num edifício comercial. Então, o investidor tem, hoje, essa possibilidade, mas, temos certeza de que ele não sabe disso. Então, eu acho que falta comunicação. Mas, enfim, para mudar isso a atividade econômica precisa saber primeiro para onde as pessoas querem ir? Para onde elas pretendem ir? Por que elas pretendem ir? E criar produtos compatíveis com esse querer, com essa vontade das pessoas”.	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais.</p>

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
E8	<p>“O segundo ponto é que a legislação tem que ser muito flexível, e ser criado também atributos que favoreçam o Centro, como o wi-fi gratuito, um polo tecnológico, e eu não falo em incentivos fiscais, pois, não creio que incentivo fiscal seja a melhor coisa, mas, é possível ter até um incentivo fiscal para um grande investimento, por exemplo, isentar todos no Centro do pagamento de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana), não sei se seria importante. Acho que o melhor seria proporcionar o wi-fi gratuito no Centro. Ou então, não é mais necessário vagas de estacionamento de carro para academias de esporte. Enfim, é muito mais um exercício de criar oportunidades do que gerar renúncia fiscal para o Município. Porque se isenção for para todo mundo, acaba sendo para ninguém em específico. Um exemplo é IPTU Verde, que a cidade de Fortaleza não possui, porque não tem sentido, porque perde a Prefeitura e o cidadão não fica satisfeito, na cidade de Salvador, no Estado da Bahia, foi feito e não teve adesão da população, porque ganhar 15% de isenção de IPTU às vezes para o cidadão, não representa nada, mas, para o Município representa muita coisa”.</p>	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Impostos – Imposto predial.</p> <p>Impostos – Impostos sobre o valor de solo.</p> <p>Impostos – Impostos sobre aluguel do solo</p> <p>Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias.</p> <p>Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Conectividade lógica existente.</p>
E8	<p>“Hoje, no Brasil, o sistema tributário, que importa muito para os estados e para as cidades, há uma forma de tributar que é completamente desconectada com a realidade de hoje. Por exemplo: Qual o maior shopping do Brasil? Hoje, é o aplicativo Instagram. Se houver a necessidade de se comprar uma mesa</p>	<p>Informalidade – Informalidade no trabalho.</p>

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
	posta, se compra e chega na sua casa, sem a necessidade de sair, e o pagamento é facilitado, não há nem necessidade de link, basta se fazer uma transferência bancária, por exemplo um PIX (sistema de pagamentos instantâneos), o produto que se desejar chega na sua residência e não se paga nenhum imposto, nem o comprador e nem o vendedor de produtos ou serviços e, ninguém do estado testemunhou isso. Só que isso ocorre em milhões de vendas. Tenho muita curiosidade de saber quantas vendas um Instagram faz por minuto. E não estamos falando de um e-commerce, estamos falando de uma rede social”.	Impactos das transações comerciais nas redes sociais na arrecadação dos impostos públicos. Alinhamento da legislação tributária às novas transações comerciais estabelecidas nas redes sociais e aplicativos.
E8	“E as cidades estão perdendo muito com isso, e vejo que o Brasil não está pensando nessa forma de como tributar isso, nem tenho conhecimento que existe. E o futuro das cidades é preocupante, porque as cidades sobrevivem muito de repasses e, cada vez mais os repasses estão menores e, cada vez mais a arrecadação municipal aumenta, mas, poderia ser muito maior, porque há muita sonegação de pessoas que nem sabem o que é constituir uma empresa. E em algum tempo as contas públicas vão começar a não fechar e, como será realizada a manutenção da cidade? Como os serviços públicos serão prestados, se as contas públicas não fecham?”.	Informalidade – Informalidade no trabalho. Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios. Impactos das transações comerciais nas redes sociais na arrecadação dos impostos públicos. Alinhamento da legislação tributária às novas transações comerciais estabelecidas nas redes sociais e aplicativos.
E9	“Reurbanização da área como de uso misto e de serviços próximos”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica – Densidade de negócios.
E10	“Os dois fatores mais significativos é a questão da mobilidade e a questão do tratamento dos espaços públicos, as condições de acessibilidade, do caminhar no Centro da cidade. Isso é determinante”.	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Acessibilidade – Caminhabilidade.
E10	“Vou ao Centro da cidade raramente, mas, quando vou e estou no entorno da Praça do Ferreira, eu vou à Praça do Ferreira, os	Acessibilidade – Caminhabilidade.

	Análise do Especialista	Fatores relacionados à recolocação competitiva das áreas centrais
	<p>passeios são horríveis, mas, tem uma coisa que me atrai lá, que é uma loja que vende caldo de cana, ando 200 a 300 metros para passar na loja Leão do Sul, embora reclamando do tipo de passeio, como se pisa, onde se pisa, o grau de higienização do espaço, a vegetação, a arborização”.</p>	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p>
E10	<p>“Então, é uma questão de qualidade do espaço público e de mobilidade, há dificuldade de se chegar ao Centro da cidade, não só de automóvel, mas, a mobilidade que te facilite a acessibilidade no Centro, a qualidade do caminhar e a segurança. A questão de áreas centrais muito comprometidas com o problema do desleixo da saúde pública e com o morador de rua e, isso tudo traz um grau de desconforto, porque não deixa de ser desagradável encontrar pessoas pedintes em total condição de miséria. Então, há uma questão de saúde pública e social”.</p>	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Informalidade – Informalidade na moradia.</p> <p>Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.</p> <p>Ausência de funcionários qualificados – Baixo nível educacional.</p> <p>Ausência de funcionários qualificados – Baixa qualificação de mão de obra.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

APÊNDICE D – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OUTROS ASPECTOS QUE DEVERIAM SER INCLUÍDOS AO ESQUEMA E COMO ELES PODERIAM INFLUENCIAR NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
E1	“Não”.	-
E2	“Aspectos culturais relacionados ao patrimônio histórico e espaços de uso público (parques e praças) equipamentos culturais (ateliers, teatros, cinemas, museus)”.	Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.
		Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E3	“Não”.	-
E4	“Senti falta dos instrumentos da política urbana as Operações Consorciadas, Imposto Progressivo, ou seja, os instrumentos do Estatuto da Cidade”.	Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
		Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
E5	“Alguns estudos citam que o valor de uma zona pode ser definido pelo: valor do nó, valor do lugar e valor de mercado. O valor do nó já está contemplado no eixo acessibilidade e capacidade de infraestrutura viária. O valor do lugar, em parte está descrito na intensidade de uso do solo, contudo, acrescentaria os aspectos próprios das áreas centrais, como prédios históricos que possuem valor cultural e proporcionam uma “personalidade” única ao local. Por último, no caso do valor de mercado, o qual está relacionado ao interesse do mercado imobiliário, o centro apesar de valor imobiliário baixo, possui muita dinâmica imobiliária, relacionada à forte dinâmica comercial destas zonas”.	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E6	“A conectividade com todas as regiões da cidade (bairros)”.	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
		Infraestrutura –Planejamento em mobilidades de bens e carga.
E6	“O nosso Centro é onde há os melhores parâmetros urbanísticos para se construir, altura de 95m, Taxa de Ocupação de 100% e 90% até o quarto andar, uma ocupação excelente, agora, freava muito nas atividades, por exemplo, eles não incentivavam o uso habitacional o que era um absurdo, mas, isso foi corrigido na última lei, porque o Centro é uma ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica), não lembro de	Zoneamento - zonas de incentivo.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
		Demanda do mercado local não atendida - Alta densidade populacional.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
	cabeça as atratividades, mas, tem. Você pode construir no Centro um pouco diferenciado para mais, do que você poderia em outras situações e, em outras áreas da cidade, isso é uma característica da ZEDUS”.	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E6	“O que o Centro não tem e que teve, era uma lei de isenção de impostos, para quem recuperasse as suas fachadas, as que fossem de maior interesse do patrimônio histórico, para quem investisse em ocupar imóveis vazios. Tinha uma proposta de lei de isenção, eu não sei se ela passou a vigorar. Mas, eu acho que sim, principalmente, naquelas quadras perto da Praça do Ferreira. Ao passar de carro vê-se que as casinhas que permanecem com o formato neoclássico foram todas recuperadas, justamente, porque eles têm a isenção. Essa isenção de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) não é uma coisa que atrai muito, porque vamos imaginar uma loja daquelas, por mês ela não paga R\$ 1.000,00 (um mil Reais) de IPTU, porque são lojas pequenas. Agora, bote o quanto ela vai gastar se ela for recuperar as fachadas? Então, é uma coisa boa, mas, não é um milagre não”.	Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Zoneamento - Zonas de incentivo. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Impostos – Imposto predial. Impostos – Impostos sobre o valor de solo. Impostos – Impostos sobre aluguel do solo Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos
E6	“A segurança por monitoramento, o que já tem muito no Centro, tem câmeras, mas, se você fizesse o Centro todo. Eu acho que essa segurança, esse monitoramento mais tecnológico, eu acho que seria uma condição boa”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes. Uso da tecnologia.
	“A segunda coisa é o desenho urbano, que envolve acessibilidade, mas, que envolve você andar no Centro e ter um canto para sentar-se, ter uma lixeira, ter um programa de conscientização, de conservação e limpeza do Centro”.	Acessibilidade – Caminhabilidade. Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
E6	“A parte de comunicação visual, que é péssima. A ocupação das calçadas pelos camelôs do comércio informal. Se tudo isso fosse resolvido, seria muito mais atraente a gente ir para o Centro”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Informalidade – informalidade no trabalho.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
E6	<p>“Para quê movimentação maior do que a feira da Rua José Avelino? Você não tem noção. Eu nunca fui à madrugada, mas, eu sinto a presença da feira toda quarta-feira se eu for à Praia de Iracema, o trânsito é engarrafado a partir das quatro horas da tarde, de ficar parado. Quando chega no sábado, você não consegue passar na Rua Almirante Barroso, depois do Hotel Marinas, Avenida Leste-Oeste, empilhado de carros parados. É o quê? É a Feira da Rua José Avelino, e a fila para ir ao Centro Fashion. Isso aí é uma movimentação imensa que tem no Centro, que ninguém deveria tentar retirar, a Prefeitura já fez uma urbanização na Rua José Avelino, e eu acho que deveria fazer em várias outras áreas do Centro. Era para dizer que essa rua aqui não é para passar carro no sábado, não. Aqui vai ser tudo camelô, ou aqui vai ser tudo comércio informal. Como é no mundo todo, você vai para Copacabana, no dia de domingo não passa carro na Avenida Atlântico”.</p>	Informalidade – informalidade no trabalho.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		Acessibilidade – Caminhabilidade.
		Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
E6	<p>“Fazer as rotas alternativas, fazer as atratividades. Porque você vai por exemplo na Feira da Rua José Avelino e sabe que encontra pelo menos um lugar para andar. Mas, você já pensou se tivesse esse grande comércio, no Centro, uma vez por semana ou duas? Onde você pudesse andar, sentar-se, pudesse tomar um suco e fazer as compras do comércio popular também”.</p>	Qualidade e manutenção do espaço público.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
		Acessibilidade – Caminhabilidade.
		Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.
		Localização estratégica – Densidade de negócios.
		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E6	<p>“Vamos imaginar que no Centro quanto menos imposto houver aplicando, melhor. Por que não se está querendo trazer pessoas para o Centro? Não se está querendo ocupar os imóveis que estão desocupados? Tem um instrumento que lhe ajuda que é o de uso e edificação compulsória, depois o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, e por último a desapropriação com o uso dos títulos da dívida pública. São esses três instrumentos que se aplica um por um, aí chega nos 15 anos. Agora, para aplicar no Centro se teria de ter muito cuidado, porque vai-se obrigar a uma pessoa, taxando mais IPTU, se ele não ocupar, porque o IPTU Progressivo no Tempo é assim, ele não vai trazer ninguém para o Centro. Porque se está taxando-o, porque ele não está lá, não é. Aí pode ser que aconteça uma movimentação, eu não digo inversa, mas, eu digo assim: da pessoa não pagar nenhum, não usar nenhum e, esperar uma desapropriação, porque ela vai ganhar mais dinheiro”.</p>	Zoneamento - Zonas de incentivo.
		Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
		Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
		Impostos – Imposto predial.
		Impostos – Impostos sobre o valor de solo.
		Impostos – Impostos sobre aluguel do solo
		Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
		Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
E6	<p>“Quando chegar na época da desapropriação a Prefeitura não vai querer comprar todos esses imóveis, desapropriar todos os imóveis do Centro. Então, eu acho que num caso desses, tem que pensar é numa isenção. De você atrair as pessoas para ocupar os imóveis, o que o Centro precisa é de ocupação, com animação e gente, nos diversos períodos. Uma vez eu estava no CDL (Câmara dos Dirigentes Lojistas) e numa discussão a pessoa falando, que o Centro era esvaziado, que o Centro era desprestigiado, o Dirigente do CDL (Câmara dos Dirigentes Lojistas), Sr. Pio Rodrigues, na hora de falar ele disse assim: ‘está todo mundo aqui, completamente enganado. O maior polo de arrecadação de impostos, na Cidade de Fortaleza, é o Centro da cidade’”.</p>	Zoneamento - Zonas de incentivo. Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.
E6	<p>“Saíram as lojas famosas, que hoje não existe mais nenhuma, e aí vieram as lojas populares, mas, esse pessoal lota o Centro. Se você for no Centro agora nessa época de Natal, você se assusta, de não ter onde parar, todo mundo querendo comprar as coisas lá, é ainda a história do burburinho, que você entra numa loja daquelas você mexe, você puxa, você tira uma coisa do canto, porque é aquela ideia de mercado, que tinha. Entendeu? E você não consegue fazer isso numa loja de shopping, você não consegue, você é barrado logo pelo segurança na entrada”.</p>	Depreciação dos tipos de atividades. Manutenção da vitalidade econômica. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E6	<p>“Nós estamos falando muito do Centro de Fortaleza, mas, não sei como o Centro está em outras cidades. Mas, a gente experimente em outras cidades mundiais, que o Centro é um espetáculo, se você for para Paris, a animação maior é no Centro. Se você for para Nova York, a animação maior é no Centro. Então, essa situação complicada é nossa. Então, não é o caso de se tentar aplicar os instrumentos do Estatuto da Cidade, caberia sim claro o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, mas, eu acho que ele faz é desincentivar, porque a pessoa está com o imóvel parado e vai pagar mais imposto por causa disso. Eu acho que tem que se pensar é em incentivos mesmo, trabalhar com um mix do que poderia ter dentro daquele comércio todo da Feira da Rua José Avelino. O que poderia fazer ali? Hospedagens populares?”.</p>	Zoneamento - Zonas de incentivo. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Informalidade - informalidade no trabalho Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Impostos – Imposto predial. Impostos – Impostos sobre o valor de solo.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
		Impostos – Impostos sobre aluguel do solo Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E6	<p>“Lá tem terrenos que estacionam sessenta ônibus, Aí a pessoa passa a noite todinha nessas compras, vai jogando no bagageiro, e aí vai embora, porque muita gente é do interior, aí quando dá três, quatro horas da manhã o motorista parte e a pessoa vai dormindo. Se isso tivesse uma outra estrutura que combinasse atividades, como restaurantes, bares. Eu também trabalhei no projeto da Feira da Rua José Avelino, já aconteceu muita mudança, por causa daquela feira. O pessoal que vem da cidade de Belém, que vem da Região Norte, todos se hospedam naquelas proximidades. E aí a primeira carga que abastece lá de hospedagem é a Praia de Iracema. Aqueles apartamentos que existem na Praia de Iracema todos são alugados por temporada de uma semana, três dia. Então, se a pessoa pensar: como é que está funcionando a Feira da Rua José Avelino? Se você passa no dia de segunda-feira pela manhã, todos os shoppings da Rua José Avelino, fechados. Você não consegue fazer essa compra pela manhã. Porquê? Porque você funcionou de sexta-feira para sábado, sábado o dia todo, e de sábado para domingo, até às cinco horas da manhã de domingo. Aí não abre domingo, não abre na segunda-feira, não abre na terça-feira, quando é quarta-feira abre à noite, porque é o tempo da viagem”.</p>	Informalidade - informalidade no trabalho Informalidade - informalidade no trabalho Manutenção da vitalidade econômica.
E7	<p>“Eu sinto falta da questão da segurança, porque eu acho que as áreas centrais precisam da sensação de segurança e da segurança. Porque às vezes o espaço é seguro, mas, falta a sensação de segurança, que essa questão da urbanização. Eu acho que isso está faltando aqui, eu acho que para você conseguir reaver as áreas centrais, essa sensação de segurança precisa existir, no aspecto de que as pessoas se sintam seguras para ocupar os espaços públicos, transitarem em diferentes horários, utilizarem os equipamentos, é no aspecto das pessoas se deslocarem dentro do Centro da cidade, principalmente, no horário noturno”.</p>	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes. Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer. Crime – Redução das horas de funcionamento. Ausência de atividades no período noturno.
E7	<p>“Por exemplo, a gente tem espaço público de qualidade, que é Praça do Ferreira, um equipamento de lazer fantástico, que é o Teatro, mas, várias pessoas já me disseram que não vão, porque lá é inseguro, não vou porque tenho medo de estacionar e ser assaltado. Então, tem-se o espaço, tem-se o equipamento, mas,</p>	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes. Crime – Redução das horas de funcionamento.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
	há a sensação de insegurança. Isso é muito presente na Cidade de Fortaleza, mas, acho que isso também existe nas outras cidades. Essa sensação de insegurança te limita, não vou mais para aquele espaço, não vou mais me deslocar para lá, porque existe o medo”.	Crime – Migração de negócios.
E8	Não vi a parte do licenciamento, de tecnologia ou governança. Senti falta da governança, porque pode-se se ter no Centro uma esfera, que a CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas) faz muito, mas, ela não é só do Centro, é dos lojistas. Seria uma governança, que não seria administrativa pública, seria uma governança da estrutura do Centro, para operacionalizar, gerir negócios e para integrar. Também senti a parte da tecnologia. A questão da integração pela tecnologia, é ter um licenciamento, ter os dados, o <i>big data</i> da área, que também estaria na governança.	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação. Integração com clusters regionais – Investimentos em tecnologia. Localização estratégica – Conectividade lógica existente. Governança da estrutura do Centro. Uso da tecnologia
E9	“Não”.	-
E10	“Não estou identificando aqui a questão dos aspectos territoriais e culturais. A cultura enquanto nascedouro e traçado da área central, porque ali se organiza espacialmente, o conjunto edificado”.	Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer. Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E10	“E o outro aspecto sendo territorial é o aspecto dos espaços públicos, praças e o conjunto de espaços, inclusive para a realização de eventos que entram no cultural também, os equipamentos culturais de museu, toda a parte histórica e espaços para eventos culturais. Porque o evento atrai pessoas para o evento e, conseqüentemente, uma série de serviços que também podem complementar”.	Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer. Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica – Densidade de negócios.
E10	“O aspecto do apoio social e da segurança pública”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes. Política Pública de apoio social.
E10	“Um outro aspecto seria as tarifas, porque aqui estão representados os impostos, mas as tarifas serviços podem ser trabalhados juntos às companhias de serviços públicos, por exemplo, a iluminação pública, toda a cidade paga taxa pela iluminação pública, que a área central poderia ser beneficiada e o Poder Público assumiria uma parte, como também as tarifas de água e esgoto, que poderiam ser incluídos como valorização ou como um incentivo para a valorização da área central”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Zoneamento - Zonas de incentivo.
E10	“Nos espaços públicos vem a questão da acessibilidade, mas, não é só a acessibilidade e a caminhabilidade, são espaços público com qualidade de microclima, arborização, paisagem, é o conjunto. Aliás, pode ser trabalhado como a questão da paisagem urbana da área central, o cuidado com o conjunto de elementos construídos, os elementos naturais, para valorizar a área central pela qualidade da paisagem. E aí vem os aspectos culturais das edificações, a arquitetura, o traçado de vias, as praças públicas cujo desenho pode criar espaços diversos para atividades diversas, desde uma mesa de jogo de damas até um	Acessibilidade – Caminhabilidade. Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem incluídos no esquema
	evento musical, podendo acolher a diversidade de atividades”.	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

APÊNDICE E – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE ASPECTOS IDENTIFICADOS PELA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA COMO RELACIONADOS À COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES, QUE DEVERIAM SER REMOVIDOS DA LISTA

	Análise do Especialista	Aspectos a serem removidos da lista
E1	“Quando você faz o questionário e faz o desenho com intensidade de usos, impostos e demais itens se diminuísse esse número de opções, eu sei que eles foram postos para as pessoas ao olhar compreenderem o que significa cada item, como acessibilidade, com caminhabilidade e demais subitens, eu deixaria apenas os tópicos principais: capacidade da infraestrutura viária; intensidade do uso do solo; impostos; acessibilidade; zoneamento; e número de regras permissões e regulamentos governamentais”.	-
E2	“Acho que todos os fatores influenciam na competitividade dessas áreas. Considero que para cada situação específica devem ser analisadas os fatores que preponderam sobre a competitividade e, com isso, poderiam ser estabelecidos pesos para avaliação comparativa com outras áreas que tem atraído as pessoas e os negócios”.	-
E3	“Não”.	-
E4	“Permaneceria todos os aspectos levantados, mas, o incentivo fiscal é uma boa coisa, que já existe inclusive para a habitação, que diminui o imposto de renda e o imposto predial”.	-
E5	“Não. Não removeria nenhum”.	-
E6	“Entendo que só o item: número de regras, permissões e regulamentos governamentais (federal, estadual e municipal). Nas áreas centrais, pelo grau de adensamento e urbanização não é necessário um grande número de regras, permissões e regulamentos. As áreas centrais são áreas consolidadas e, portanto, com características próprias que não precisam mais ser controladas. Essas características são um motivo para a atratividade”.	Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais –Federal.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Estadual.
		Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
E7	“Eu acho que todos eles devem ser mantidos, pois concordo com todos eles”.	-
E8	“Todos fazem sentido, mas, claro que possui os pesos. A infraestrutura, no âmbito da administração pública desceria e, poderia ficar à cargo do privado. Mas, a parte de regras seria maior, porque tem um peso maior, não para o Poder Público, mas, para a iniciativa privada. Sugiro que o esquema apresentado tenha pesos para as esferas pública e privado”.	-
E9	“No meu critério deveria ser subtraído as questões tributárias relacionadas aos impostos”.	Impostos – impostos sobre aluguel do solo.
		Impostos –impostos sobre o valor de solo.
		Impostos –uso do solo para financiamento dos serviços públicos.
		Impostos – impostos sobre propriedade e melhorias.

	Análise do Especialista	Aspectos a serem removidos da lista
		Impostos – imposto predial.
E9	“Creio que deveríamos desvincular a revitalização do centro com uso de serviço público acessório”.	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p>
E9	“O centro deveria estar à disposição do mercado, sendo a tarefa pública unicamente incentivar e revitalizá-lo com área de lazer públicas e artes”.	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p>
E10	“Todos são relevantes”.	-

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

APÊNDICE F – ANÁLISES DOS ESPECIALISTAS SOBRE OS ASPECTOS MAIS RELEVANTES PARA A COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS DAS CIDADES

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
E1	<ul style="list-style-type: none"> • “Plano Diretores / Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo; • Operação Urbana Consorciada; • Alteração de Uso; • Incentivos Fiscais; • Regularização fundiária; • Imposto progressivo aplicado no tempo aos imóveis transformados em estacionamento”. 	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Problemas de regularização fundiária.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p>
E2	<p>“Patrimônio cultural consolidado, diversidade de negócios e oportunidades”.</p>	<p>Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p>
E3	<p>“Adequação das legislações das cidades a realidade dos núcleos urbanos de forma a tratar suas particularidades em busca do equilíbrio socioeconômico, com investimentos compatíveis a</p>	<p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
	necessidade de cada área”.	<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p>
E3	“Considerar as diferentes realidades, contribuir para redução das distorções, muitas vezes agravadas pela imposição de norma única que gera impedimentos ou "freios" no desenvolvimento mais equilibrado da cidade”.	<p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções</p>
E4	“Para o Centro recuperar a sua competitividade deveria ter atividades mais atrativas, no sentido mais cultural revitalizar o com usos que pudesse gerar atração para que as pessoas fossem mais ao Centro em diferentes horários, porque as atividades estão se concentrando mais durante o dia, o uso cultural poderia possibilitar atividades em diversos horários, porque tudo fecha às 17h. Teria que ter mais formas de incentivar o uso cultural e o transporte em diferentes horários”.	<p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p> <p>Ausência de atividades no período noturno.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público</p>
E5	“O valor do nó, tendo em vista que tais áreas são extremamente conectadas com outras áreas da cidade, sendo zonas bem localizadas”.	<p>Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Zoneamento - Zonas de adensamento.</p> <p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária - Acesso à ferrovia.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso aos aeroportos.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – acesso às rodovias.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Rede logística regional.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
E5	“Além disso, o valor do lugar devido ao uso intenso do solo urbano e aos aspectos únicos que apenas as áreas centrais possuem, como prédios históricos”.	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo - Densidade de negócios.</p> <p>Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.</p>
E6	<ul style="list-style-type: none"> • “Estrutura Urbana definida; • Memória da Cidade; • Conectividade a todas as regiões; • Acessibilidade”. 	<p>Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária - Acesso à ferrovia.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso aos aeroportos.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – acesso às rodovias.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Rede logística regional.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Acessibilidade –Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho</p> <p>Acessibilidade –Oferta de estacionamento.</p>
E6	“Olhe, eu como arquiteta vou responder que é o desenho urbano, é a paisagem, é você ter um lugar que seja atraente para você ir, aí o que é isso? São fachadas tratadas, é calçada acessível, é mobiliário urbano, iluminação pública e comunicação visual. É isso que garante atratividade”.	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>
E6	“São espaços públicos de qualidade. Espaços comuns, digamos assim. As praças todas recuperadas. E a inserção de alguns serviços que você pode ter, por exemplo: banheiros, existe hoje, até uma discussão na Câmara Municipal, sobre inserir ou não banheiros nas praças. Mas, você tem que ter”.	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p>
E6	“No Centro da cidade como um local de atratividade de serviços de comércio, você tem que ter as facilidades que você tem num centro comercial, por exemplo, um <i>shopping center</i> . Aí é o	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
	nosso linguajar, do desenho urbano, da acessibilidade, do mobiliário, da comunicação visual, ter ação de zonas de sombra, e alguns serviços e facilidades”.	<p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>
E7	<p>“Sinceramente não acredito que, o alto imposto ou o baixo imposto sejam um fator determinante para se conseguir dinamizar uma área, do ponto de vista econômico. Acredito que a parte de flexibilização da legislação, que é muito importante, flexibilizar a legislação e, fazer um plano de atratividade daquele espaço. O Imposto, a sua redução ou algum favorecimento do ponto de vista de redução de imposto poderia ser parte de um pacote, mas, o imposto por si só, não acredito, que seja um fator determinante”.</p>	<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações –Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p>
E7	<p>“O IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, não sei se o final dele traria essa atratividade, porque o proprietário vai perder o imóvel para o Poder Público e, o Poder Público vai fazer o quê com essa propriedade? Ele vai ter que arrecadar mais dinheiro ainda para fazer alguma coisa, até porque a burocracia do IPTU Progressivo no Tempo são 15 anos, é um custo muito alto para a cidade, porque hoje na nossa velocidade, 15 anos é muita coisa. O Poder Público vai ter que pagar por aquele imóvel e, talvez a proposta de uma PPP (Parceria Público-Privada) para uma área urbana, chamando o proprietário daquele prédio para negociar, talvez o Poder Público fazendo o elo entre o proprietário de um imóvel e o interesse de investir naquela área por um empreendedor, fosse mais efetivo do que o IPTU Progressivo no Tempo”.</p>	<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
		Impostos – Imposto predial. Impostos – Impostos sobre o valor de solo. Impostos – Impostos sobre aluguel do solo Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E7	<p>“É um conjunto de ações, não existe uma ação específica que seja capaz de motivar esse deslanche de novas economias nas áreas centrais, se pegar os exemplos que se têm, hoje, são grandes ações sempre e, infelizmente, a gente ainda está muito na acupuntura urbana nas áreas centrais e, confesso que até hoje, não estou certa de se é o melhor ou o pior, porque quando a gente pensa no planejamento acha-se ruim, mas, quando se pensa na efetividade é boa e, fico refletindo até que ponto a acupuntura urbana é ruim? Ela só não pode ser desvinculada das outras ações, inclusive, as ações pontuais. Ela pode fazer parte, mas, teria que estar fazendo parte de um conjunto”.</p>	Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
E7	<p>“Quando se quer implantar tudo de uma vez as coisas não funcionam, porque não há recursos e, outros inúmeros fatores, mas, principalmente a questão financeira. Mas, se for atingido um ponto e, o próximo está vinculado, talvez esse seja o caminho para se conseguir ter diversidade. A gente tem com fazer tábula rasa nas nossas cidades, estamos parados na década de 30 há muito tempo, então, a acupuntura urbana veio para se qualificar como uma proposta, não é ser só uma acupuntura, talvez, tem que ser como a verdadeira acupuntura faz: tocar no ponto e se irradiar para todas as outras áreas, mas, de uma forma conectada, e não desconectada, não única”.</p>	Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
E8	<p>“O primeiro é a localização, isso é o principal, é o poder de atração, vem da localização, da vocação econômica. Primeiro a localização, segundo a vocação econômica. A localização também estaria associada ao nós: econômico, transporte e ao poder de atração. O Centro de Fortaleza, por um único motivo – o Centro de Fortaleza está colado no Mar e, vista mar. Então, isso valoriza. Lembre-se de que estou falando de localização. Já a Cidade do Aracati, no Estado do Ceará, margeia um rio. Isso é um diferencial para a localização dessa zona central e, é Centro porque a denominação Centro ficou marcada nestas áreas, mas, nem sempre elas estão localizadas no Centro geográfico da cidade e, às vezes são litorâneas. Por isso estou falando, que o mais importante é se atrelar a localização à vocação econômica, sendo o que define”.</p>	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada. Acessibilidade – proximidade e disponibilidade de transporte público. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso à ferrovia. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso aos aeroportos. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Capacidade da infraestrutura viária – Rede logística regional.
E9	<p>“Segurança e uso do solo menos restritivo possível”.</p>	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
		<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>
E10	<p>“A qualidade ambiental, em seus aspectos de caminhabilidade, mobilidade, acessibilidade, segurança e atendimento às comunidades carentes ou moradores de rua”.</p>	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.</p> <p>Informalidade – Informalidade na moradia.</p> <p>Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.</p> <p>Ausência de funcionários qualificados – Baixo nível educacional.</p> <p>Ausência de funcionários qualificados – Baixa qualificação de mão de obra.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional.</p>
E10	<p>“Ter um projeto que mude o passeio, a iluminação, os elementos públicos ou componentes do espaço e do desenho urbano”.</p>	<p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
		Acessibilidade – Caminhabilidade.
E10	<p>“Evidentemente tem outras atividades também, que do ponto de vista institucional pode induzir, que seria alguns tipos de serviços públicos que se ofereça ou se coloque no Centro da cidade, não só para aquele usuário contumaz do Centro ou diarista, mas, que também induza as pessoas se deslocarem ao Centro. Por exemplo, o posto do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito do Ceará) é num shopping, para quem mora perto é ótimo, mas, para a grande parte da população é distante. Então, é pesquisar os serviços públicos, o que seria indutor de viagens ao Centro da cidade e, que indo para ser atendido, o cidadão acabe fazendo outras visitas a outros departamentos, para outras lojas, a outros equipamentos no Centro da cidade”.</p>	<p>Retorno dos equipamentos públicos.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p>
E10	<p>“Como também espaços de convivência e lazer, ou seja, não é só ter o espaço que abre a testada para a loja, são os outros espaços como as praças públicas, os espaços de eventos, mesmo que sejam pequenos eventos, a parte cultural pode ser indutora também desses espaços públicos”.</p>	<p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p>
E10	<p>“No serviço do público trabalhando a atividade e a questão da qualidade do espaço e a mobilidade pode encontrar parceiros na iniciativa privada para incrementar as áreas centrais”.</p>	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos mais relevantes para a competitividade da área central
		<p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

APÊNDICE G – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		C1	C2	C3	C4	C5		
E1	“Primeiro, o conceito de centro porque a gente houve falar de centro histórico, o bairro centro, o centro já teve o significado de centro metropolitano quando criaram as regiões metropolitanas apelidou-se de centro metropolitano, e ainda tem uma nova visão de centro que é mais recente, que é o caso de Fortaleza, chama-se de centro expandido, onde os bairros sofreriam influência direta do centro, e que hoje não se sabe bem o que é centro e o que não é. Por exemplo, o bairro Aldeota, você não sente tanta diferença, têm-se a verticalização da habitação, mas, o comércio, em parte saiu do centro e se espalhou mais”.					x	Neutra	Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.
								Expansão Urbana – Uso do solo comercial.
E1	“Em Fortaleza, o primeiro plano com o enfoque regional foi o PLANDIRF (Plano Diretor da Região Metropolitana de Fortaleza), foi dele que saiu aquela lógica de cidade e região polinuclear, com níveis: primeiro, segundo e terceiro nível. Onde o Centro de Fortaleza era o primeiro e o mais importante. Segundo, era composto pelas áreas distritais, como Antônio Bezerra, Parangaba e Messejana, coincidindo com as entradas, ou seja, os caminhos de entrada na cidade de Fortaleza. Messejana pegando a BR 116 e a estrada litorânea, Parangaba pegava a região mais central. Na época, a Região Metropolitana eram poucos municípios, sendo depois transformada na Grande Região Metropolitana de Fortaleza. O PLANDIRF de Fortaleza, começou a trabalhar o transporte, o uso do solo, começando a ter uma preocupação com as cidades vizinhas, inserindo-as no planejamento”.			x		x	Positiva	Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.
								Expansão Urbana – Uso do solo comercial.
								Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
								Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E1	“A lógica da legislação do Uso e Ocupação do Solo quando começou a liberar gabarito era porque o Centro era a única área da cidade que possuía infraestrutura de água, esgoto, energia elétrica, telecomunicação, drenagem, ou seja, tinha toda a infraestrutura, até além da demanda planejada. E tinha também o transporte, porque todas as linhas de ônibus para o transporte público saíam dos bairros em direção ao Centro, fazendo dele um grande terminal em Fortaleza, onde todas as linhas de ônibus terminavam o seu trajeto no Centro. E apesar de ser um grande terminal ele se dividia em mini terminais que se distribuíam especialmente no Centro, de acordo com as vias principais de acesso ao Centro, mas que no decorrer do tempo foram sendo melhorados e adequados às demandas, e na década de 80, o Centro foi oficializado como um dos terminais de transporte público”.			x		x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
								Localização estratégica – Conectividade lógica existente.
								Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
							Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.	
							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.	
							Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.	
E1	“Tem certos usos que não adianta implantar no Centro, por exemplo um hospital, só o Município fez isso, porque há uma série de problemas de acesso e mobilidade, portanto, é inviável.”		x				Zoneamento - Zonas restritivas.	
							Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.	
							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.	
							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.	
E2	“Como a cidade de Fortaleza está num processo de migração para uma cidade multimodal, ainda hoje, nós somos muito pressionado pelo transporte privado motorizado. O Centro da cidade, o Centro Histórico, ou seja, aquele quadrilátero não foi dimensionado para suportar esse volume de transporte privado. Então, essa mudança pode ser que daqui há alguns anos se continuar esse processo de evolução para privilegiar o transporte ativo, a caminhada, a bicicleta e, principalmente, com o uso do transporte público pode ser que isso se inverta e, aí naturalmente o Centro pode ser uma opção muito interessante pela sua estrutura viária”.				x		Acessibilidade – Caminhabilidade.	
							Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.	
							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.	
E2	“Se pensarmos que a médio e longo prazo com as operações de transporte local existentes ali no Centro, se retirarmos o transporte local ali das ruas centrais, vai tornar o Centro mais arejado e, naturalmente, se torna um atrativo, mas isso não deve ser uma coisa isolada, pois ela vem associada com outras intervenções, que precisam ser feitas no Centro, do ponto de vista da malha viária e, do trânsito no Centro, hoje,			x			Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.	
				x	x		Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.	

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	é um indicador para atração”.							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
E2	“Então, isso seria um encaminhamento de retomar a proposta, que tem até uma significância bucólica, do bonde central, então se vê que o Bonde tem até alternativas além dos antigos, como o de São Francisco e de Lisboa, existem mais modernos, elétricos e com faixas de detecção de pedestres no caminhamento dele. Essa proposta somada às áreas de estacionamento de zona azul ao longo das calçadas, seriam totalmente eliminadas, paulatinamente, e nessas faixas seria inserida uma faixa de rolamento para esse transporte local, então, as pessoas teriam um transporte circular interno para se locomover, e com esse transporte do Centro eficiente, as pessoas iriam naturalmente deixar os seus veículos, e aí o Centro ficar realmente arejado, cria uma nova ambiência e aí começa a atrair, realmente, outras possibilidades de desenvolvimento o que é isso se quer, e ele não ficar monofuncional, ou seja, ele não ficar só com o comércio durante o dia, ele ter outras atividades também, e aí se daria mais vida ao Centro”.	x			x		Positiva	Acessibilidade – Caminhabilidade. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Acessibilidade – Oferta de estacionamento
E3	“A cidade cresceu basicamente influenciada pelo centro, em relação à infraestrutura viária, na parte tributária, o impacto é direto, porque como isso tem um peso na avaliação do imóvel, ou seja, o imóvel que está localizado numa área onde dispõe toda aquela infraestrutura que as pessoas precisam realmente para vida atual, inclusive hoje com a própria internet, ou seja, uma internet de bom porte, e apesar do acesso à internet ainda não estar como aspecto da tributação, mas sim as estruturas básicas como água, energia, esgoto, pavimentação e iluminação pública, esses quatro são os mais utilizados para as avaliações tributárias, mas na verdade na avaliação mesmo do imóvel a nível de mercado, hoje, ela utiliza uma série de outros aspectos como transporte, acessibilidade ao transporte, a acessibilidade mesmo viária, o quanto é rápido o fluxo do trânsito em relação ao local, acessos à internet do tipo banda larga, isso tudo influencia o entorno da composição do valor do metro quadrado do imóvel”.			x		x	Positiva	Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Localização estratégica – Conectividade lógica existente.
E3	“A questão é que para a área tributária olha para o ter, ela não olha para a qualidade nem para o quanto tem, por exemplo, para via olha-se apenas se tem ou não pavimentação, se tem ou não iluminação pública, não se vai ao extremo de olhar quanto é de qualidade essa pavimentação, ou o quanto é de qualidade essa iluminação			x	x	x	Positiva	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	pública. Não se observa o lado qualitativo, verifica-se apenas a existência ou não da infraestrutura, e não a qualidade dela. É tanto que as pessoas reclamam da avaliação de um asfalto que está tão desgastado que está quase na areia”.							Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade.
E3	“Tem uma coisa interessante que eu não sei como o Centro poderia criar essa visão, as pessoas geralmente vão morar onde ela tem infraestrutura e algum nível de segurança. A cidade cresceu tanto para região metropolitana, principalmente, por questão da existência de shopping, dentre outras pequenas unidades comerciais tipo <i>malls</i> e afins”.	x	x	x		x	Positiva	Localização estratégica - Infraestrutura de transporte implantada. Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Expansão Urbana – Uso do solo comercial. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
E3	“Acabou que o Centro com esse novo crescimento populacional da cidade ele começou a se estender para o lado da Aldeota, e não para o lado do Porto, ou seja, ele expande pelas vias e chega o momento que se transforma numa área empresarial e aí começa a surgir as torres empresariais, não tão longe, com acesso fácil ao Centro, ou seja, quem consegue chegar no Centro, também consegue chegar na Aldeota, e é um tipo de comércio interessante, não é todo o comércio, é um tipo de comércio específico de maior consumo por aquela população da Aldeota, você vê lojas de tecidos muito grandes na Aldeota, porque isso é de uma clientela bem diferente, são essas coisas que acabam evoluindo de uma forma natural, e a infraestrutura decide muito sobre esse aporte”.	x	x	x	x	x	Negativa	Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Expansão Urbana – Uso do solo comercial. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Localização estratégica – Volume de pessoas com alta renda. Localização estratégica – Densidade de negócios Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas
E4	“A existência de infraestrutura viária que conecta o Centro à diversas áreas, inclusive metropolitana é positiva”.			x		x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
E4	“Em relação ao Centro, ainda há muita atividade de atacadistas, mas, como as vias são muito estreitas precisaria organizar mais a história do tráfego, dos estacionamentos, e se falava em se criar um transporte que interligasse várias áreas para evitar mais o carro de passeio entrando no Centro, com a criação de estacionamentos mais periféricos, nos planos antigos que nunca se conseguiu implementar.O planejado para o Centro nem sempre se consolidou e isso está impactando agora”.			x	x	x	Negativa	<p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Oferta de estacionamento.</p>
E5	“O Centro, que tem aquela história do valor do lugar, ele tem essa localidade, essa capacidade de infraestrutura boa e isso é uma coisa boa em termos de competitividade, porque de lá se tem um fácil acesso às áreas localizadas na cidade e com os pontos mais importantes”.			x		x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E5	“Contudo, tem um ponto que é a capacidade quanto a história dos engarrafamentos, de um fluxo viário forte para lá, que também tira a competitividade. Quando penso no Centro já penso naquele engarrafamento do Centro, naquela chateação, mas, se isso tivesse uma mudança como em alguns lugares no mundo, em países como Londres, que já bota pedágio e já implantou algumas ações impeditivas de acesso dos carros para trabalhar já com a questão do congestionamento, contudo, por outro lado em termos de estrutura viário o Centro é bem organizado, digamos assim, ele tem acessos a várias outras centralidades da Cidade”.			x	x		Negativa	<p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Zoneamento – Zonas restritivas.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>
E5	“O acesso restrito, melhoraria algumas coisas, porque se você pegar algumas centralidades, como por exemplo, o bairro Meireles que também tem uma centralidade forte, tem esse congestionamento, o Centro é maior porque a estrutura			x	x		Negativa	Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	lá foi implantada há anos, então a caixa viária e a questão de determinadas coisas ficam mais restrita a qualquer adaptação, que realmente fica difícil”.							Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Zoneamento – Zonas restritivas. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
E6	“Impacta muito positivamente com relação aos deslocamentos, com relação à acessibilidade, porque estando perto dos grandes eixos de transporte ele se torna um local acessível, mais acessível democraticamente falando, o Centro se torna um lugar que todas as pessoas da cidade têm igualdade de chances de estarem por lá”.	x	x	x		x	Positiva	Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E6	“Fala-se do Centro pela capacidade de serviço que ele tem também, de oferta de serviços. Aí vamos imaginar que o Centro original é onde tinha Poder Judiciário, Poder Legislativo, Poder executivo, o próprio Governo do Estado era no Centro. E por que isso? Porque além de coincidir com a história da cidade, no caso da Cidade de Fortaleza, ele era um lugar facilmente acessível”.	x	x	x		x	Positiva	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Retirada dos equipamentos públicos. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E6	“Vamos imaginar que o Centro da cidade estava passando por um processo de transformação porque foram descobrindo-se na cidade outras atratividades. Ou seja, para a moradia, não era mais tão bom morar no Centro. Porquê? Porque tinha excesso			x		x	Negativa	Surgimento de novas centralidades. Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	de circulação, eram locais altamente movimentados, e para moradia o que acontece é que o pessoal que tinha um poder aquisitivo maior, queria justamente o contrário. Como eles têm mais recursos para eles não interessa ficar no Centro porque eles têm mais recursos e menos sossego. Então, ele não se tornou atrativo, ou seja, ele não continuou com a atratividade no quesito de habitação porque ele teve uma transformação de uso muito grande, o quê antigamente eram residências passaram todas essas edificações a serem comerciais e de serviços”.							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional. Mudanças de uso do solo.
E6	“Hoje, você gosta de morar onde tem todas as atividades por perto. Justamente para evitar aqueles deslocamentos, mas, antigamente tudo era no Centro, os melhores hospitais eram no Centro, os bancos todos eram no Centro, as sedes dos três poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário) eram no Centro, mas, você tinha o seu carro que chegava lá com facilidade. Hoje, não é mais assim. O Centro ficou menos sufocado e, aí o quê aconteceu? A criação de outros pequenos centros nos bairros da cidade. É a mesma coisa do que aconteceu nos Estados Unidos, por exemplo, com a ditadura também do automóvel. E aí depois eles começaram a sentir a falta de terem jogado as populações para os subúrbios, para os condomínios e essas populações terem que gastar muito dinheiro em deslocamento, com gasolina. Vamos imaginar a crise da gasolina na década de 90, no começo do Século XXI, quando teve a crise do petróleo. Qual era o lance? Era você voltar a morar onde você tivesse pequenos deslocamentos para tudo”.			x		x	Negativa	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Surgimento de novas centralidades. Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Expansão Urbana – Uso do solo comercial. Retirada dos equipamentos públicos. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E6	“É um excelente parâmetro construtivo, e ele foi definido assim justamente por causa da infraestrutura que tem no Centro, de saneamento, de circulação, de tecnologia, mas, não se tornou a bola da vez ainda, porque ainda falta outras coisas mais fáceis para negociar. Eu estou falando dos empreendimentos residenciais. Porque comerciais a gente sabe que o comércio, hoje, ele é muito diluído também, e quando eu falo comércio, eu falo do tipo da edificação, eu falo de fazer um comércio de serviços múltiplos, também não tem muita atratividade porque o fato do Centro ser muito acessível, muito procurado e muito movimentado, também não atrai muito, porque você vai com um comércio de serviços múltiplos para qualquer outra zona da cidade, você tem menos tempo de deslocamento, você tem vaga, você tem outra atratividade, é por isso que não se vê nenhum comércio de serviços múltiplos sendo construído no Centro. Não tem. Todos os comércios de serviços múltiplos que você pode imaginar, de grande porte, são fora do Centro, no corredor da Av. Santos			x		x	Negativa	Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Localização estratégica – Conectividade lógica existente. Expansão Urbana – Uso do solo comercial. Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	Dumont, e nos outros polos que estão fora do Centro, como também a Av. Washington Soares, Av. 13 de Maio. Onde há outra condição de acesso”.							<p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>
E6	<p>“Esse discurso de mais facilidade de acesso ao Centro pelo transporte público isso já vem sendo discutido nos últimos Planos Diretores de Fortaleza, esse Programa do PAITT (Plano de Ações Imediatas de Trânsito e Transportes) que foi agora bem desenvolvido, nas duas últimas gestões da Prefeitura, ele vem sendo proposto para Fortaleza, desde a década de 80. Porquê? Foi a construção dos terminais de transportes, no Centro. Vamos imaginar o que você entende de transporte público mais importante, e que a gente sabe é a própria Praça da Estação. E aí dentro do PAITT (Plano de Ações Imediatas de Trânsito e Transportes) foi-se pensando nos terminais que começaram a ser feitos na Gestão do Prefeito Juraci Magalhães, Papicu, Messejana, Parangaba, Mister Hull. Mas, todos esses terminais integram-se entre si e, com o Centro. Essa adoção da cidade sem carro, atual, acontece muito na Europa, assim ratificando já uma postura que existe historicamente nessas áreas, porque elas são altamente preservadas, historicamente muito importantes e, o movimento de carros, além de contribuir para um desgaste dessas estruturas, envolve aí também o discurso do meio ambiente, da poluição”.</p>	x		x		x	Positiva	<p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Zoneamento – Zonas restritivas.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.</p>
E6	<p>“A expansão estava planejada, sempre. Agora, o que aconteceu é que a expansão do Centro começou antes até do planejamento ser implementado, em Fortaleza. A expansão do Centro aconteceu com o transporte, e começou com a abertura das vias principais, dentro do nosso próprio sistema radial concêntrico, então, nós temos o</p>			x			Positiva	<p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo comercial.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
	primeiro anel viário, que seria a Avenida Via Expressa, depois nós temos o segundo a Avenida Perimetral, quer dizer: isso vem acontecendo na cidade e a evolução urbana é que incentivou esse tipo de planejamento, de você ter os raios chegando no Centro, e vias conectando essas vias. Então, o quê aconteceu? O Centro, pequeno, congestionado, adensado, para onde começou a expandir? Nos eixos viários”.							Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E6	“E não era nem uma questão de infraestrutura, era uma questão de ter onde as pessoas se acomodarem mesmo. Porque tinha-se de morar perto dos caminhos, ou seja, morar perto da acessibilidade, para diminuir os percursos porque não existia tantos carros particulares, então, foi-se enchendo as zonas lindeiras aos eixos e eles foram se adensando entre eles e as zonas entre eles, por exemplo o bairro do Montese, o bairro da Aldeota, que fica entre a BR116 e a CE040, que faz ligação ao litoral”.			x		x	Positiva	Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Zoneamento – Zonas de adensamento.
E7	“A capacidade da infraestrutura viária, interfere positivamente, no empreendedorismo. Por causa da circulação, voltada para o empreendedorismo, a circulação de pessoas e mercadorias. Fluindo melhor a distribuição da produção”.	x	x	x		x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
E8	“A Capacidade da infraestrutura viária é totalmente positiva, porque estabelece todo o processo de atratividade do Centro e ela define, a acessibilidade e a facilidade de se chegar ao Centro”.	x	x	x		x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.

	Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
		U1	U2	U3	U4	U5		
E9	“A Capacidade da infraestrutura viária é positiva, porque quando se espraia a cidade nas interligações isso é positivo para as comunicações viárias, se temos um espraio planejado quem ganha é a cidade, porque se tem a comunicação das vias muito melhor do que não há a comunicação, quando se há uma via, há uma possibilidade, quanto mais possibilidades, melhor”.	x	x	x			Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
								Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
								Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.
								Expansão Urbana – Uso do solo comercial.
E10	“Um outro elemento que também deve ser considerado numa análise é o sistema de transporte. Quando o sistema de mobilidade obriga que as pessoas passem pelo Centro, esse componente ajuda no desenvolvimento da economia do Centro. E ele perde qualidade também porque os terminais de transporte não são equipamentos com qualidade, eles também são desprezados no ponto de vista da manutenção pelo setor público, mas, até bem pouco tempo se tinha na Praça José de Alencar um grande terminal de transporte, na Praça da Estação, também outro grande terminal e, na Rua Sena Madureira. Então, todo mundo que tinha de fazer transbordo, passava pelo Centro da Cidade. Então, o sistema de mobilidade ele acontece, na minha compreensão, de duas formas: ele é um elemento de potencial e de expressão na economia, porque as pessoas têm que passar pelo Centro e aí fazem alguma coisa; e o outro que é o que deteriora o aspecto e que mostra uma certa decadência das áreas centrais, do ponto de vista visual e de uso, que são a péssima qualidade dos terminais e as condições de transbordo dos passageiros”.	x		x	x	x	Neutra	Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.
								Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
								Qualidade e manutenção do espaço público.
								Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
								Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
								Acessibilidade – Caminhabilidade.
								Manutenção da vitalidade econômica.
								Falta de renovação construtiva.
E10	“A capacidade da infraestrutura viária é mais complexa, por exemplo, uma atividade que desapareceu do Centro da cidade foi o setor hoteleiro. O setor hoteleiro está vinculado à questão do transporte marítimo, aéreo e terrestre. Então, é complicado pela questão do macrozoneamento da cidade. Uma outra questão também, é a questão cultural. Se no Centro da cidade tiver um grande museu, pode-se sair do aeroporto, enquanto se aguarda o avião e, nesse tempo ir ao museu no Centro e, isso é possível de se fazer em algumas cidades. Mas, se for para uma compra, não se vai ao Centro	x	x	x			Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
								Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.

Análise do Especialista	Aspectos abordados					Influência	Aspectos relacionados à influência da capacidade da infraestrutura viária
	C1	C2	C3	C4	C5		
<p>apenas fazer uma compra. Se o turista tiver uma referência de pontos atrativos a serem visitados na cidade, comercial ou cultural, pode-se ter um atrativo para que haja o deslocamento do aeroporto ao Centro, à rodoviária do Centro, ao sistema de transporte interurbano, interestadual, e até internacional. Agora dificulta se o turista não possui essa relação, se não tem esse tipo equipamento, se não tem essa referência de qualidade de espaço, da qualidade da área central, por exemplo, a Cidade de Curitiba no estado do Paraná possui a Rua 24 horas, qualquer pessoa que passasse um dia em Curitiba tinha de visitar a Rua 24 horas. Hoje, os grandes atrativos são os mercados públicos, em São Paulo tem os mercados públicos, se o turista for passar dois dias na cidade, um dia ele vai visitar o mercado. Em Florianópolis, o mercado público também é muito importante, em Belo Horizonte e, aqui na cidade de Fortaleza também é uma referência. Então, é preciso ter esses equipamentos e essas referências de qualidade nas áreas centrais”.</p>							Mudanças de uso do solo.
							Depreciação dos tipos de atividades.
							Retirada dos equipamentos privados.
							Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.
							Zoneamento – Zonas restritivas.
							Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
							Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.
							Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: C1. acesso à ferrovia; C2. acesso aos aeroportos; C3. acesso às rodovias; C4. custos de implantação e manutenção; C5. rede logística regional; Pv. positiva; Nt. neutra; Nv. Negativa.

APÊNDICE H – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA INTENSIDADE DO USO DO SOLO NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
E1	<p>“Na década de 80, deu-se início o pensar na delimitação dos bairros relacionada ao setor censitário, onde um conjunto de quadras compõem o setor censitário, um conjunto de setores censitários viram um bairro, um conjunto de bairros se tornariam um distrito, uma região, uma regional, ou etc. Em um teste realizado pelos técnicos de planejamento, com base nos dados do censo demográfico, por setor censitário, da área do centro, aumentando o número de domicílio, mas não aumentou o número de prédios, indicava que o prédio passou do unifamiliar para multifamiliar, enxergou-se até o caso da construção da Avenida Leste-Oeste, cuja obra de urbanização gerou a realocação de muitos moradores que foram para as áreas periféricas do município, e em alguns casos nos municípios limítrofes. Neste teste foi interessante constatar um dado, que a população residente na área do centro a partir da década de 70, 80, 90 e em diante, fica bem claro que o Centro de Fortaleza – como bairro onde você tem todas as atividades, como: habitar, trabalhar, estudar, lazer – vai sumindo do mapa, ou seja, a população do Centro vai diminuindo e não significa apenas que os proprietários morreram ou porque ficaram velhos, mas sim que a população deixou de morar no Centro, tendo em vista que a população da Cidade de Fortaleza só fez aumentar”.</p>	x		Neutra	<p>Expansão Urbana – Uso solo habitacional.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p>
E1	<p>“Ainda na década de 80, houve muito investimento público no Centro de melhoria dos espaços públicos por meio de Programas de Recuperação da Área Central. Tendo a legislação como pano de fundo, mas, a legislação mesmo com todos os incentivos não concretizou o adensamento construtivo esperado, poucos edifícios foram construídos. Quanto aos prédios residenciais, também houve pouca repercussão de adensamento de habitantes, sendo ocupados logo depois da sua construção por estudantes, cujas famílias residiam nos municípios do interior do estado.”</p>	x	x	Neutra	<p>Zoneamento - Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
					<p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Crescimento do processo migratório.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p>
E1	<p>“Quanto ao Uso e Ocupação do Solo, na Legislação Municipal desde a década de 70, o Centro permanece o mesmo, sendo só repetido de Plano Diretor para Plano Diretor, e nunca saiu do papel ou do planejado. Potencial construtivo sempre foram os máximos, ou seja, o que você conseguir, a única limitação era a altura, o gabarito, que era o maior que se tinha na época 95m, desde o início. O que isso significou para o Centro? O aparecimento de algumas torres comerciais. Mas, que não resultou no aumento da demanda ou adensamento do comércio ou dos serviços. A única coisa que resultou foram a construção de 3 torres comerciais. Em compensação alguns hotéis iniciaram as suas atividades no Centro, os primeiros hotéis da cidade surgiram no Centro, mas hoje, não existe mais essa atividade no Centro. Verifica-se que era para o Centro ter se modificado, totalmente, era para ter ocorrido tanto o adensamento construtivo como o populacional, por ter infraestrutura, entretanto, nem ocorreu o adensamento construtivo e nem o populacional, só a construtiva aconteceu, mas pouco, e sua origem não é de um grupo de investidores, mas é de apenas um grupo empresarial, que possui a maior quantidade de imóveis no Centro”.</p>	x	x	Neutra	<p>Zoneamento - Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p>
E2	<p>“O Centro pode e deve ser intensificado o uso dele, não há por que não fazer, até porque hoje temos muitos prédios abandonados, que já foram prédios na sua grande maioria de uso comercial e que foram deixados de lado, e hoje, por motivos diversos eles foram desativados e estão abandonados, mas, havendo um incentivo, principalmente, para a moradia isso começa a dar uma nova dinâmica ao Centro, e essa dinâmica é claro, é uma vocação voltada mais para a economia criativa, ou seja, de pequenos negócios, não se quer grandes shoppings no Centro, não faz sentido isso, porque a vocação dele é de comércio de rua, mas esse negócio de rua pode ser animado e</p>	x	x	Positiva	<p>Expansão Urbana – Uso solo comercial.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p> <p>Zoneamento - Zonas de adensamento.</p> <p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	sustentado por uma população local também, porque naturalmente não poderia ser diferente, todas as pessoas que moram na cidade visitam a beira-mar como um opção de lazer, elas teriam também o Centro como uma opção de compras, de lazer, de cultura, porque ele tem a maior concentração de equipamentos culturais também estão no Centro, equipamentos culturais que podem atrair não só moradores locais, como também atrair pessoas que moram em outros locais da cidade para ir ao Centro, e resgatar nas pessoas esse interesse de ir ao Centro, não só para o comércio, mas, também para outras atividades de lazer que se perdeu no tempo”.				<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p>
E2	“Então, quanto às possibilidades de intensificação do uso do solo, ainda tem muitos espaços para intensificar o uso, tendo que ser induzido, em algumas situações o Poder Público é o grande indutor do desenvolvimento, diria que no Nordeste como um todo, e no Ceará, Fortaleza é o grande indutor. Mas, isso é o resultado de um grupo de interesses que fazem isso, se você pegar a Associação de Cearense de Design e outras entidades, começar a criar e dar estímulos para que eles percebam que há oportunidades, naturalmente, eles podem se organizar para ir ocupando os espaços. A gente vê isso em outras cidades no mundo, na Finlândia tem alguns exemplos desse tipo, que se começou a semear um ponto e foi-se difundindo e as pessoas se organizaram, e aí se cria um selo, onde as empresas que atendem a alguns requisitos recebem esse selo”.	x	x	Positiva	<p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em parceria com a iniciativa privada na melhoria da qualidade da formação profissional.</p>
E3	“A densidade impacta o Centro da cidade mais no aspecto do tipo do objetivo dessas pessoas nesse local, tem muitas pessoas que vão e voltam para o Centro para fins de trabalho como também para fins de estudos, pois ainda existem muitas escolas no Centro. Essas pessoas vão e voltam, elas têm um vínculo com o local, ou de negócios ou não mercadológico, ou relacionado à sua vida. Essa parte já do uso do comércio é mais vinculada a questão do transporte, e essa intensidade está vinculada a essa necessidade. E questão do comércio em si, acabou sendo o principal, o Centro se expandiu, mas de uma certa forma essa expansão parou com o tempo e as	x	x	Neutra	<p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	residências ficaram muito afastadas e o uso dele está tão diferente no Centro que a intensidade de pessoas e movimentos podem mudar também com o tempo”.				<p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Expansão Urbana – Uso solo habitacional.</p>
E3	“A área residencial pós comércio, é muito de locação porque na verdade as pessoas que normalmente moravam no Centro, talvez não estejam mais em vida, e os filhos com os imóveis eram pequenos, geralmente, não tinham como ter aquela inclusão da família dos filhos no próprio imóvel, isso pode ter influenciado para o imóvel ser muito mais para locação, porque os seus proprietários originais não estão mais nos imóveis, do que realmente são. Aí o que acontece o fluxo migratório de visitas às residências como comumente a gente vê, não se consegue mais ver isso. Então, é mais aquelas idas ao Centro que são ou de trabalho ou de comércio, é tanto que ao fechar das lojas até um pouco mais além da área central para a comercial a gente vê muito isolada, você não vê um grande fluxo de pessoas, ou seja, é uma área cuja destinação dela mudou daquele Centro de habitação para um Centro comercial ou de moradias temporárias, e esse uso torna o fluxo muito específico”.	x	x	Neutra	<p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Expansão Urbana – Uso solo habitacional.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p> <p>Ausência de atividades no período noturno.</p>
E4	“A densidade do Centro, hoje, é mais só de negócios e pessoas circulando, mas, o uso das calçadas do jeito que está, está muito ruim, a informalidade está muito grande, mas, as pessoas que vão estão precisando disso, há muita pobreza. Quanto a densidade de moradia, seria importante seria voltar a moradia para o Centro da Cidade, para se ter o uso em diferentes horários”.	x	x	Positiva	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Informalidade – Informalidade na moradia.</p> <p>Informalidade – Informalidade no trabalho.</p> <p>Ausência de atividades no período noturno.</p>
E5	“Quando eu vejo no Brasil, eu estou falando de Brasil porque isso reflete, depois eu falo do exterior, mas, aqui no Brasil a questão do uso do solo ela tem que ser incentivada para ela ser diversificada, porque hoje ela é muito comercial, por aquele comercial que até não é muito valorizado, o uso comercial apenas diurno, e aí você tem uma intensidade que é prioritariamente diurno e ele eu acho que é pouco valorizado. É um tipo de uso depreciado no Centro. Então, os incentivos poderiam ser incentivos para a habitação, por meio de zoneamento mesmo, ou até mesmo por alteração de uso, que a gente até já fez, no restante do mundo eu não vejo ter problema dessa diversidade, pois o habitacional e o uso misto ele ocorre mais, mas, aqui teria de ter um	x	x	Positiva	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Ausência de atividades no período noturno.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	incentivo à diversidade, e principalmente incentivar o uso habitacional, que deveria ser igual às demais centralidades da cidade através das atividades ou até mesmo do incentivo digitais”.				<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Localização estratégica – Conectividade lógica existente.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em tecnologia.</p>
E6	“Então essa intensidade do uso do solo, hoje, está voltando num processo lento. Até porque vamos imaginar que o Centro da cidade não é áreas de grandes glebas, é áreas de pequenos lotes, é aquele lote de pequena testada e fundo de meia quadra, então, para você construir um grande empreendimento residencial, você tem que juntar vários imóveis. Aí entra a estória do negócio, entra a estória de você barganhar, quer dizer não é uma coisa que você constrói com muita facilidade, eu digo assim, facilidade de negócios. Você tem um bom terreno, numa casa só no bairro da Aldeota, ou uma casa só no bairro de Fátima, ou numa casa só no bairro do Monte Castelo. No Centro, você não tem uma casa só para você construir, você tem que unir, quatro, cinco, seis ou sete lotes, para poder ter um lote razoável. Então, o quê adianta ter o índice quatro num lote que tem seis metros de frente e que você pode construir encostado nos limites dos vizinhos, apenas três pavimentos. Então, não adianta. Não é muito atraente”.	x	x	Positiva	<p>Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p> <p>Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Expansão Urbana – Uso solo habitacional.</p>
E6	“Tem um excelente parâmetro construtivo, e ele foi definido assim justamente por causa da infraestrutura que tem no Centro, de saneamento, de circulação, de tecnologia, mas, não se tornou a bola da vez ainda, porque ainda falta outras coisas mais fáceis para negociar. Eu estou falando dos empreendimentos residenciais. Porque comerciais a gente sabe que o comércio, hoje, ele é muito diluído também, e quando eu falo comércio, eu falo do tipo da edificação, eu falo de fazer um comércio de serviços múltiplos, também não tem muita atratividade porque o fato do Centro	x	x	Neutra	<p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	<p>ser muito acessível, muito procurado e muito movimentado, também não atrai muito, porque você vai com um comércio de serviços múltiplos para qualquer outra zona da cidade, você tem menos tempo de deslocamento, você tem vaga, você tem outra atratividade, é por isso que não se vê nenhum comércio de serviços múltiplos sendo construído no Centro. Não tem. Todos os comércios de serviços múltiplos que você pode imaginar, de grande porte, são fora do Centro, no corredor da Av. Santos Dumont, e nos outros polos que estão fora do Centro, como também a Av. Washington Soares, Av. 13 de Maio. Onde há outra condição de acesso”.</p>				<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Localização estratégica – Conectividade lógica existente.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em tecnologia.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Expansão Urbana – Uso solo comercial.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Acessibilidade – Oferta de estacionamento.</p>
E6	<p>“Aliás o nosso Centro é onde há os melhores parâmetros urbanísticos para se construir, altura de 95m, Taxa de Ocupação de 100% e 90% até o quarto andar, uma ocupação excelente, agora, freava muito nas atividades, por exemplo, eles não incentivavam o uso habitacional o que era um absurdo, mas, isso foi corrigido na última lei, porque o Centro é uma ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica), não lembro de cabeça as atratividades, mas, tem. Você pode construir no Centro um pouco diferenciado para mais, do que você poderia em outras</p>	x	x	Positiva	<p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	situações e, em outras áreas da cidade, isso é uma característica da ZEDUS”.				<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>
E7	“A intensidade do uso do solo é positiva, porque se você tem a densidade, você dá a possibilidade da oferta e da procura. Então, quando você está com tudo isso no lugar, a competitividade aumenta, por uma questão mesma de resposta. A densidade de pessoas traz a circulação, e a densidade de negócios, traz a capacidade de atender a oferta, trazendo mais oportunidades para quem está querendo adquirir uma mercadoria ou serviço, a competitividade se baseia nisso”.	x	x	Positiva	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p>
E8	“A Intensidade do uso do solo é positiva, e influência na atração de pessoa e na geração de negócios, de dinheiro, de espaços públicos, de segurança, ela tem impacto extra-infraestrutura e extrafísico, porque envolve o sentimento de pertença a vitalidade urbana”.	x	x	Positiva	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.</p> <p>Manutenção da vitalidade econômica.</p>
E9	“Não acho muito positivo, porque quando se faz um local muito denso, se a densidade não for muito bem controlada se terá uma incapacidade de absorção das moradias e das atividades	x	x	Negativa	Capacidade da infraestrutura viária – Acesso à ferrovia.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
	<p>prestadas, porque a densidade em excesso é prejudicial, tendo que ser muito bem planejada, para o que ela serve. Porque ter uma densidade sem infraestrutura suficiente, não adianta. Tudo tem que ser no ponto “x”, ou seja, da densidade ser proporcional à infraestrutura estabelecida para aquela área. Tudo é o equilíbrio entre a densidade e a infraestrutura, hoje, a modernidade trabalha para o equilíbrio urbano, e a harmonização urbana é o equilíbrio. E o que está faltando é o ser humano ser o centro deste equilíbrio, ser a pedra fundamental do equilíbrio urbano, porque passa por muitos interesses econômicos e políticos, mas, tem que voltar a ser o ser humano, o cidadão”.</p>				<p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso aos aeroportos.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p>
E10	<p>“A questão da intensidade do uso do solo é mais complexa, sabemos que a questão do custo da terra é o que move o início de qualquer investimento e a capacidade construtiva também, porque está diretamente ligada a quanto mais cara a terra, maior é a pressão para aumentar a densidade construtiva. Então, o desenho desse modelo de ocupação precisa ser avaliado, precisa ser considerado como fator relevante do desenho”.</p>	x	x	Neutra	<p>Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.</p> <p>Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influência da intensidade do uso do solo
		S1	S2		
E10	<p>“Não tenho dúvidas que introduzir mais moradia ou aumentar a densidade de moradores no Centro traria resultados positivos, porque o exemplo está em vários locais da cidade. (...) A questão da habitação ela também só vai se viabilizar, se ela tiver serviços públicos e espaços públicos para atender a essa população, para se ter habitação na mesma densidade, no mesmo tipo de uso do solo, implantação dessa habitação no lote, é preciso ter espaço público para que haja a integração das pessoas, que não seja apenas no lote”.</p>	x		Positiva	<p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Localização estratégica – Conectividade lógica existente</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: S1. densidade de pessoas; S2. densidade de negócios.

APÊNDICE I – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DOS IMPOSTOS NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
E1	<p>“Quanto a parte de tributação, primeira vez que eu ouvi falar disso, foi na Gestão do Prefeito Juraci Magalhães, que existe uma lei que caso haja mudança de uso do solo em imóvel no Centro, alguns usos eram incentivados, dentre eles a habitação, o intuito era atrair o uso residencial no Centro. Havia uma isenção de pagamento de impostos por um período razoável, e nessa gestão, com o envolvimento da SDE (Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico) também há Programas de incentivo para o Centro”.</p>		x			x	Negativa	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Zoneamento - Zonas de incentivo.</p>
E1	<p>“Na minha opinião há coisas que podem funcionar no Centro, por exemplo: o imposto progressivo aplicado, principalmente, nos estacionamentos tipo curral. (...) Porque esse excesso de estacionamentos tipo curral, está protelando um uso econômico mais produtivo para a cidade. Até porque o tipo e as dimensões de lotes no Centro são muito estreitos para essa atividade, e para ter a atividade foi necessário reunir lotes, hoje, alguns desses estacionamentos possuem terreno o suficiente para construir uma edificação. Agora, é necessário pensar que tipo de prédio pode surgir de um terreno desses, o que é que faz o uso residencial retornar para o Centro? O que está faltando para as pessoas voltarem a morar no Centro? O que está faltando no Centro?”.</p>	x	x				Positiva	<p>Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Oferta de estacionamento.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes. Custo do solo urbano –Custo de unificação de lotes Zoneamento – Zonas de adensamento. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E2	<p>“O IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano) Progressivo no Tempo tem algumas limitações, até a previsão em algumas situações, mesmo a pessoa sendo aplicado, no momento em que se notifica a pessoa, o aumento na progressão do tempo a especulação se sobrepõe de forma muito maior, ele prefere ficar esperando até chegar no limite da oportunidade de fazer, do que se antecipar, então o IPTU Progressivo no Tempo tem uma limitação, mas, ele tem que ser aplicado porque força o uso do imóvel”.</p>	x	x		x	x	Positiva	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E2	<p>“A Contribuição de melhorias é uma taxação que não é muito simpática porque se tem dificuldade de aplicar, mas, se começar a aplicar a contribuição de melhorias sobre esses imóveis ociosos que estão nitidamente para especulação se começa também a criar mais uma forma de estimular aos proprietários darem um uso adequado para ele, e do ponto de vista do aspecto mais positivo, que não seria punitivo, do incentivo para negócios similar ao aplicado na Rua Monsenhor Tabosa para a redução dos tributos para implantação de novos negócios na região da Praia de Iracema.O que foi utilizado nestas áreas, pode ser aplicado, identificando locais no Centro, da mesma que foi feito ali. Ou seja, tem redução lá que se pode chegar até a isenção de ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis)”.</p>	x	x		x	x	Positiva	Zoneamento – Zonas de adensamento. Zoneamento - Zonas de incentivo. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
E2	<p>“O ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis) sobre a propriedade é uma coisa que deveria, portanto, ser feito semelhante ao que foi feito lá na região da Praia de Iracema, com isenções de tributos. E, aí o que for de serviço, que é a grande maioria das atividades no Centro, também, o Poder Público pode induzir e incentivar em função da tipologia do CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) do negócio, a Prefeitura tem como fazer isso e, já tem uma forma pelo PRODEFOR (Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Fortaleza), já tem isso mais ou menos legislado, mas a questão é que as áreas são tão grandes que acaba não trazendo resultados, isso é algo que deveria ser um tipo de acupuntura”.</p>	x	x		x	x	Negativa	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.
								Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
								Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
E3	<p>“Enquanto à tributação, vou montar uma visão na tributação ideal, no aspecto da tributação ideal que eu falo, e falo com mais propriedade em relação ao IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano), o ideal da cobrança do IPTU é chegar no valor venal mais próximo do real, mas, nenhum município consegue chegar. Por exemplo Fortaleza, hoje, com a planta de 2003, o valor venal chega a ser apenas 40% do valor de mercado, em média, e o que acontece que se tivéssemos um valor que chegasse na tributação ideal a justiça fiscal teria que ser bem mais avaliada, e isso inclui o incentivo a zonas comerciais”.</p>	x	x		x	x	Negativa	Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
E3	“Hoje, o Centro se beneficia muito do índice de depreciação aplicado na fórmula do IPTU, o que nem toda cidade tem, mas, é necessário. Um imóvel de 50 anos do mesmo tamanho de um imóvel recém-construído paga a mesma coisa, e isso não é justo, porque não possui o mesmo valor venal. Porque se gasta muito com manutenção e, hoje, você vê que o valor mesmo de venda que é a base não é o mesmo, então assim, nesse aspecto. Falo no plano ideal, porque se a gente desconsiderar porque a tributação não entende como chegar no ideal, tudo bem porque isso é uma coisa à parte, mas, sendo ideal ou não sendo ideal”.	x	x		x	x	Negativa	Falta de renovação construtiva.
E3	“O fato é que a carga tributária que incide sobre as empresas, ela é muito grande, então, todo o incentivo tributário ele é bem recebido e ajuda de uma forma geral na manutenção de serviços, comércios, ela é bem geral porque quando eu estou falando da parte tributária não estou falando só de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano), tem também ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis), ISS (Imposto Sobre Serviços), contribuições de melhoria, até porque se a gente for pensar bem o retorno da arrecadação será na verdade na promoção social, ou seja a gente perdeu um pouco de arrecadação, mas, ela não é tão grande em valores, pois o retorno do incentivo, ou seja, do crescimento da área, de oferta de emprego, qualidade de vida, é muito maior, a questão é que não se consegue fazer um estudo dessa complexidade na tributação, para mensurar o retorno, e isso é que é bastante difícil, e as pessoas não conseguem fazer essa mensuração do cálculo de valor agregado, fica difícil de tomar essas decisões”.	x	x	x	x	x	Negativa	Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
E3	“Mas, hoje é bem claro, é tanto que alguns municípios têm feito para atrair comércios do tipo galpões e indústrias tem praticado aí um incentivo fiscal, isenções de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano) e ITBI (Imposto de Transmissão de Bens Imóveis), cessões de áreas por que muitos desses municípios tem propriedades imobiliárias e dentre outras coisas, ou seja, apesar de ter baixa infraestrutura, para adensar”.	x	x	x	x	x	Negativa	Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
								Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
E4	“Quanto aos impostos, já existe o incentivo fiscal, mas, poderia ter o Imposto Progressivo para os imóveis vagos, dos Instrumentos do Estatuto da Cidade, mas, realmente fica muito difícil como atrair, porque se está lá e está vazio é porque as pessoas e empresas saíram, porque os prédios que eram escritórios, quando o Fórum da Justiça se mudou, os advogados se mudaram todos, então, muitos prédios estão vazios porque falta inquilino, quantos prédios são construídos novos, quando na verdade está sobrando prédios vazios, também. Então, teria que se vê como incentivar”.	x	x		x	x	Negativa	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
								Expansão Urbana – Uso do solo comercial.
								Retirada dos equipamentos privados.
								Retirada dos equipamentos públicos.
								Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
E4	“São feitos estudos a respeito da habitação para o Centro, há no mínimo 10 anos,	x	x	x	x	x	Negativa	Mudanças de uso do solo.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
	<p>mas, não se concretiza. Qual o porquê? Teria de ter algo mais efetivo a respeito. Quanto ao incentivo fiscal para a habitação, isso já existe. Por que não faz? Hoje, tem o <i>retrofit</i>, antigamente muita coisa não se adequava à lei. Havia um prédio da Planos que há muito tempo eles queriam utilizar um prédio para residência, mas, não podia porque não atendia às dimensões mínimas estabelecidas na lei. O quê a própria lei teria de se adaptar? Teve alguns prédios que fizeram sem atender a nada, à revelia da lei. Mas, como adaptaram se tem dimensões específicas que não dá para seguir a lei na transformação do uso comercial para o residencial, na realidade tem de avaliar porque não aconteceu. Tem a Operação Consorciada daria? Haveria interesse? O Centro foi pensado nas propostas novas de OUC. Mesmo tendo em vista a pulverização da propriedade, talvez seja possível se pensar em transformação em quadras. Entretanto, tem que se pensar na propriedade, nas heranças que não se pode mexer, teria que se estudar bem a propriedade”.</p>						<p>Custo da edificação - Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Informalidade – Informalidade na moradia.</p>	
E5	<p>“Quando você realmente, não deixa só aquele local com uma tributação mais competitiva você acaba fazendo com que aquelas tributações ou incentivos das outras áreas sejam mais competitivas. Porque na hora que se tem o Centro, e estou competindo com o “subúrbio”, imagina que se tem o Bairro Seis Bocas, um Edson Queiroz e um Centro da Cidade, aí eu tenho certas tributações que são menos impactantes do que no Centro. Se pensarmos em fazer um projeto de requalificação total ou até mesmo de um <i>retrofit</i>, na nossa tributação, quando se faz alguma melhoria paga-se por essa melhoria, se eu melhora esse prédio, se eu transformo esse prédio, boto uma pintura, se melhora a fachada, eu começo a pagar pelas melhorias que eu faço nesse prédio. Às vezes deixar lá decadente, eu pago menos imposto. Então, isso trabalha contrário, porque ele emperra essa revitalização, porque ele torna menos competitivo em relação às outras áreas”.</p>				x	x	Negativa	<p>Altos impostos – Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p>
E6	<p>“Para nós o Centro não representa você estar lá e ter menos impostos, quer dizer, lá não tem incentivos. Existiu o incentivo para o restauro, para a recuperação de patrimônio que estivesse no Centro, sem ser patrimônio tombado, mas, patrimônio que representava alguma coisa de valor cultural. Outra isenção ou outro incentivo,</p>				x	x	Negativa	<p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
	não conheço”.							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
								Altos impostos – Taxas e impostos mais elevados do que as aplicadas nos subúrbios.
								Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
E6	“O que o Centro não tem e que teve, era uma lei de isenção de impostos, para quem recuperasse as suas fachadas, as que fossem de maior interesse do patrimônio histórico, para quem investisse em ocupar imóveis vazios. Tinha uma proposta de lei de isenção, eu não sei se ela passou a vigorar. Mas, eu acho que sim, principalmente, naquelas quadras perto da Praça do Ferreira. Ao passar de carro vê-se que as casinhas que permanecem com o formato neoclássico foram todas recuperadas, justamente, porque eles têm a isenção. Essa isenção de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) não é uma coisa que atrai muito, porque vamos imaginar uma loja daquelas, por mês ela não paga R\$ 1.000,00 (um mil Reais) de IPTU, porque são lojas pequenas. Agora, bote o quanto ela vai gastar se ela for recuperar as fachadas? Então, é uma coisa boa, mas, não é um milagre não”.				x	x	Negativa	Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico.
								Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.
								Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
E6	“Vamos imaginar que no Centro quanto menos imposto houver aplicando, melhor. Por que não se está querendo trazer pessoas para o Centro? Não se está querendo ocupar os imóveis que estão desocupados? Tem um instrumento que lhe ajuda que é o de uso e edificação compulsória, depois o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, e por último a desapropriação com o uso dos títulos da dívida pública. São esses três instrumentos que se aplica um por um, aí chega nos 15 anos. Agora, para aplicar no Centro se teria de ter muito cuidado, porque vai-se obrigar a uma pessoa, taxando mais IPTU, se ele não ocupar, porque o IPTU Progressivo no Tempo é assim, ele não vai trazer ninguém para o	x	x		x	x	Negativa	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
								Zoneamento – Zonas de incentivo.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
	Centro. Porque se está taxando-o, porque ele não está lá, não é? Aí pode ser que aconteça uma movimentação, não digo inversa, mas, digo assim: da pessoa não pagar nenhum, não usar nenhum e, esperar uma desapropriação, porque ela vai ganhar mais dinheiro”.							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica – Densidade de negócios. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.
E6	“Nós estamos falando muito do Centro de Fortaleza, mas, não sei como o Centro está em outras cidades. Mas, a gente experimenta em outras cidades mundiais, que o Centro é um espetáculo, se você for para Paris, a animação maior é no Centro. Se você for para Nova York, a animação maior é no Centro. Então, essa situação complicada é nossa. Então, não é o caso de se tentar aplicar os instrumentos do Estatuto da Cidade, caberia sim claro o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, mas, eu acho que ele faz é desincentivar, porque a pessoa está com o imóvel parado e vai pagar mais imposto por causa disso. Eu acho que tem de se pensar é em incentivos mesmo, trabalhar com um mix do que poderia ter dentro daquele comércio todo da Feira da Rua José Avelino. O que poderia fazer ali? Hospedagens populares?”.				x	x	Negativa	Zoneamento - Zonas de incentivo. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Informalidade - informalidade no trabalho Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E6	“Mas, o quê se quer num primeiro momento? Atrair candidatos ao resgate. Então,	x	x	x	x	x	Negativa	Zoneamento - Zonas de incentivo.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
	nada de impostos. Tem-se que expor na questão do imposto, destrinchando quais são os impostos, tem-se que botar o imposto pela fase. Na primeira fase, que é a fase de resgatar você teria isenção de impostos e oferta de alguns serviços. Na segunda fase, que você já consolidou algumas atividades aí você começa a ter uma regularização e regularidade desse imposto, aí você dá cinco anos de isenção para se instalar, fazer o seu mercado, consolidar a sua atividade, depois de cinco anos você começaria a pagar, e aí são inúmeras atividades que estariam nessa situação, ou seja, já era o pessoal que já estaria funcionando a todo o gás, então, eles já estão independentemente de recursos; e se a função for bem consolidada. Na terceira etapa você pode começar a cobrar para aqueles que não entraram nesse processo”.						<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p>	
E6	“Primeiro, dá-se uma oportunidade, depois se a pessoa deixar o imóvel parado. Aí se entra com uma penalidade. Que na realidade não é uma penalidade, é o que a lei vai reger. É como se você retirasse o incentivo. O imposto deveria entrar como essa jogada. E aí nessa última etapa, ou embutido nas etapas, é como se as etapas fossem as chamadas mestras, e dentro dessas chamadas mestras é que você vai usar os impostos que se discriminou, cada uma dentro de uma especialidade. O uso do solo, na primeira etapa, que você está dispensando imposto, querendo que a pessoa vá para lá, então, tem que ter uma flexibilidade do uso do solo”.	x	x	x			<p>Negativa</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>	

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
								Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E7	“Os impostos interferem negativamente, mas, é muito pequena a interferência, não acredito que esses impostos sejam bloqueadores, eles interferem, acho que interferem negativamente, mas, de uma forma muito pequena, muito sutil”.	x	x	x	x	x	Negativa	-
E7	“Sinceramente não acredito que, o alto imposto ou o baixo imposto seja, um fator determinante para se conseguir dinamizar uma área, do ponto de vista econômico. Acredito que a parte de flexibilização da legislação, que é muito importante, flexibilizar a legislação e, fazer um plano de atratividade daquele espaço. O Imposto, a sua redução ou algum favorecimento do ponto de vista de redução de imposto poderia ser parte de um pacote, mas, o imposto por si só, não acredito, que seja um fator determinante”.			x	x	x	Neutra	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
								Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								<p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>
E7	<p>“O IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, não sei se o final dele traria essa atratividade, porque o proprietário vai perder o imóvel para o Poder Público e, o Poder Público vai fazer o quê com essa propriedade? Ele vai ter que arrecadar mais dinheiro ainda para fazer alguma coisa, até porque a burocracia do IPTU Progressivo no Tempo são 15 anos, é um custo muito alto para a cidade, porque hoje na nossa velocidade, 15 anos é muita coisa. O Poder Público vai ter que pagar por aquele imóvel e, talvez a proposta de uma Parceria Público-Privada para uma área urbana, chamando o proprietário daquele prédio para negociar, talvez o Poder Público fazendo o elo entre o proprietário de um imóvel e o interesse de investir naquela área por um empreendedor, fosse mais efetivo do que o IPTU Progressivo no Tempo”.</p>	x	x	x	x	x	Positiva	<p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
				x	x	Negativa		Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E8	<p>“Concordo que devemos ter impostos, concordo que não se deve dar incentivo, porque o incentivo em curto prazo pode ser interessante à competitividade, mas, em longo prazo, as pessoas acabam saindo, quando incentivo acaba, então, não é algo que prenda uma pessoa numa área central por conta de um incentivo fiscal. O imposto é importante, e para ser competitivo teria de ser como o que ocorre com as Operações Urbanas Consorciadas, ou seja, o imposto arrecadado naquela área do Centro teria de ser aplicado na área do Centro. Se há o comércio X, que está localizado na Zona Central, tudo que ele pagou para o Município deveria ser aplicado no Centro para restabelecer, no prazo de tantos anos, para se restabelecer aquela área. Dinheiro, gera dinheiro. Então, se o dinheiro é pago para aquela área, ele pode ser reinvestido para aquela área. Tornando os bairros da cidade autossuficientes à nível de impostos arrecadados”.</p>			x			Positiva	<p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
E9	<p>“Quando um imposto é bem empregado, ele facilita tudo. Ele facilita o emprego daquele dinheiro público, ele facilita a competitividade daquele local e daquele uso do solo para o lado bom e, isso tudo se ele for bem administrado. Se o imposto for apenas arrecadatório não irá atingir esse objetivo, por isso ele tem que ser muito bem aplicado para ele ser um bom instrumento para a competitividade do uso do solo. Tudo tem que ser muito bem aplicado, porque se não for bem aplicado, ele não vai servir para esse fim ele irá ficar um instrumento arrecadatório, por isso que todos esses instrumentos de arrecadação de uso do solo, que são aqueles instrumentos que visam empregar para aquela área que foi instituída o imposto, ele tem que ser aplicado na área, porque se não ele impede essa função e vai para a função só arrecadatória. Então, por exemplo ao se ao arrecadar impostos para a melhoria de uma área onde foi aplicado os impostos, for para outra área, ele perde a função de harmonização urbana, ele fica arrecadatório, passando a ser aplicado onde se desejar. Aí se está desvinculando a função urbana da área, que foi objeto do imposto. Ou seja, o imposto não pode ser com fim arrecadatório, tem que ter como fins urbanos”.</p>			x			Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>
E10	<p>“Os tributos é um item do Estatuto das Cidades, que foi introduzido justamente para ele ser utilizado para ele ser como um indutor de crescimento ou indutor de obrigação de uso. Por exemplo, quando se usa o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) Progressivo no Tempo, não é para encarecer a habitação ou a atividade comercial, pelo contrário, ele é para induzir a ocupação, aumentar a oferta”.</p>				x	x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos					Influência	Aspectos relacionados à influência dos impostos
		I1	I2	I3	I4	I5		
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E10	“Já a capacidade do IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) é um imposto que pode ser trabalhado como indutor da mudança de uso, vai-se morar no centro porque o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana) é um décimo do valor do terreno, então, é claro que ele pode ser um instrumento para regular esse tratamento de melhoria das condições no Centro da cidade, quer ampliando as atividades comerciais, ou induzindo a construção das atividades habitacionais”.						Positiva	Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
								Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
					x	x		Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
								Localização estratégica – Densidade de negócios.
								Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: I1. impostos sobre aluguel do solo; I2. impostos sobre o valor de solo; I3. uso do solo para financiamento dos serviços públicos; I4. impostos sobre propriedade e melhorias; I5. imposto predial.

APÊNDICE J – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA ACESSIBILIDADE NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
E1	“O impacto da expansão urbana no Centro precisava ser mais bem estudado. Não dá para saber bem o impacto, mas, a mudança de uso é muito estranha no Centro, as casas deixaram de ser casa e viraram estacionamento tipo curral. Por que esses currais? Porque havia a demanda de estacionamento para o Centro, pois numa determinada época só se encontrava certos tipos de serviços no Centro. E ainda havia os engarrafamentos, que associada à saída da habitação se criou um problema, além disso, não havia demanda de imóveis para alugar, não havia demanda para se criar edificações, fazia-se o estacionamento, como uma forma de retorno financeiro, sem a necessidade de muito investimento. Nesta situação, como se fazer para garantir a valorização do terreno sem muito investimento? Levantar um prédio ou fazer um estacionamento? O estacionamento foi a saída para muita gente. Mas também foi a solução para quem comprava um imóvel como investimento para o futuro, e ao invés de alugar para a atividade do comércio, demolia a edificação existente e transformava em estacionamento para obter o retorno mensal do investimento, virando uma fonte de renda. Seria interessante verificar a rentabilidade dos negócios de estacionamento, o quanto isso significa em dinheiro”.				x	Negativa	Mudanças de uso do solo. Retirada dos equipamentos privados. Expansão Urbana – Uso do solo habitacional. Expansão Urbana – Uso do solo comercial. Depreciação dos tipos de atividades. Custo do solo urbano – Custo da demolição Custo do solo urbano – Custo da destinação dos resíduos.
E1	“Tem algumas contas no Centro que ninguém faz, mas que seria importante fazer. Houve uma época que eram tantos estacionamentos, que resolveram acabar com a atividade. A primeira legislação que fala sobre o Centro, foi no ano de 1996, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que não exigia o estacionamento nas atividades, e proíbe o estacionamento comercial com exceções, possibilitando ter um prédio de edifício garagem, como ter um estacionamento a cada quarteirão por testada, apenas um estacionamento do tipo curral. A regulamentação dessa lei demorou pelo menos 10 anos, pois os donos dos estacionamentos trabalharam para que isso fosse protelado o máximo possível, deixando a atividade sem nenhuma restrição, nesse período”.				x	Negativa	Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
E1	“Na década de 80, começou a preocupação com a circulação de veículos no Centro. Sendo copiada a ideia da Cidade de Curitiba, que inovou no Brasil sobre a circulação de veículos, com a implantação de terminais e corredores para o transporte público, também é uma ideia de Curitiba a construção de calçadas na área central. E a implantação dos calçados em Fortaleza foi feita realizando a ligação entre os mini-terminais existentes no Centro,	x	x			Positiva	Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
	pois quem utilizava os terminais eram os pedestres. Os calçadões ocorreram nas vias que faziam a ligação leste-oeste, que por serem mais estreitas para o tráfego de veículos, foram transformadas em calçadões”.						Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.
E1	“No final da década de 80, a crise econômica desconstruiu o todo o sacrificio de recuperação do Centro, com a invasão das áreas públicas, incluindo todas as praças, pelo comércio informal ou camelôs. Outro fator que contribuiu foi a ausência do controle urbano e da fiscalização. Outras áreas públicas da cidade também foram invadidas pela informalidade, dentre elas destaca-se o calçadão da Avenida Beira Mar, e em outros bairros, como a Messejana. Como solução para controlar e estabelecer espaços para a atividade informal, foram criados os camelódromos. Esse problema de invasão dos espaços públicos pelo comércio informal não ocorreu apenas em Fortaleza, mas, também em outras cidades, todas associadas à crise econômica e à busca por subsistência”.	x				Negativa	Informalidade – Informalidade no trabalho. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.
E1	“A lógica da legislação do Uso e Ocupação do Solo quando começou a liberar gabarito era porque o Centro era a única área da cidade que possuía infraestrutura de água, esgoto, energia elétrica, telecomunicação, drenagem, ou seja, tinha toda a infraestrutura, até além da demanda planejada. E tinha também o transporte, porque todas as linhas de ônibus para o transporte público saíam dos bairros em direção ao Centro, fazendo dele um grande terminal em Fortaleza, onde todas as linhas de ônibus terminavam o seu trajeto no Centro. E apesar de ser um grande terminal ele se dividia em mini terminais que se distribuíam espacialmente no Centro, de acordo com as vias principais de acesso ao Centro, mas que no decorrer do tempo foram sendo melhorados e adequados às demandas, e na década de 80, o Centro foi oficializado como um dos terminais de transporte público”.		x	x		Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Zoneamento – Zonas de adensamento.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
E2	<p>“Como a cidade de Fortaleza está num processo de migração para uma cidade multimodal ainda hoje nós somos muito pressionados pelo transporte privado motorizado. O Centro da cidade, o Centro Histórico, ou seja, aquele quadrilátero não foi dimensionado para suportar esse volume de transporte privado. Então, essa mudança pode ser que daqui há alguns anos se continuar esse processo de evolução para privilegiar o transporte ativo, a caminhada, a bicicleta e, principalmente, com o uso do transporte público pode ser que isso se inverta e, aí naturalmente o Centro pode ser uma opção muito interessante pela sua estrutura viária”.</p>	x	x			Positiva	<p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p>
E2	<p>“Se pensarmos que a médio e longo prazo com as operações de transporte local existentes ali no Centro, se retirarmos o transporte local ali das ruas centrais, vai tornar o Centro mais arejado e, naturalmente, se torna um atrativo, mas isso não deve ser uma coisa isolada, pois ela vem associada com outras intervenções, que precisam ser feitas no Centro, do ponto de vista da malha viária e, do trânsito no Centro, hoje, é um indicador para atração. Muito embora, vê-se que muitas pessoas ainda vão ao Centro, o PIB (Produto Interno Bruto) do Centro é muito elevado, então tem aí um comércio muito pujante, ainda hoje”.</p>	x	x			Positiva	<p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
E2	“Agora, para as pessoas do comércio ele ainda é muito acessível, mas, para as pessoas morarem, hoje, ainda tem uma dificuldade. As pessoas acham difícil chegarem no Centro, os estacionamentos são em sua grande maioria privados, e isso interfere para o desenvolvimento do Centro da forma como percebemos em outras cidades, que migraram para essas alternativas de transporte, priorizando o transporte público”.			x	x	Negativa	<p>Manutenção da vitalidade econômica.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Zoneamento – Zonas restritivas.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>
E2	“Quando iniciou o processo de implantação do transporte público por demanda do <i>Top Bus life</i> , foi realizada uma pesquisa no Centro visando a implantação de hubs de estacionamento nos acessos ao Centro, fora do quadrilátero que delimita o Centro, o intuito não era proibir o acesso de carros particulares, mas, desestimular o acesso de carros naquele perímetro e aí fizemos uma pesquisa para entender como as pessoas encaram isso, ou seja, ter a possibilidade de deixar o carro fora do Centro e se locomover a pé, ou ter um serviço de <i>transfer</i> entre esses hubs e o ponto de onde a pessoa quer ficar mais próxima e, a pesquisa foi realizada com alguns grupos e a aceitação da proposta foi muito alta, realmente as pessoas percebem que tem essa possibilidade. Se isso fosse proposto há oito anos eu acho que o resultado seria totalmente diferente, porque as pessoas não tinham essa percepção e havia uma resistência de implantar ciclovias, que ainda não era percebido como uma forma de transporte público de qualidade”.	x	x		x	Positiva	Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
E2	“A proposta do bonde central somada às áreas de estacionamento de zona azul ao longo das calçadas, seriam totalmente eliminadas, paulatinamente, e nessas faixas seria inserida	x	x			Positiva	Localização estratégica – Densidade de negócios.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
	uma faixa de rolamento para esse transporte local, então, as pessoas teriam um transporte circular interno para se locomover, e com esse transporte do Centro eficiente, as pessoas iriam naturalmente deixar os seus veículos, e aí o Centro ficar realmente arejado, cria uma nova ambiência e aí começa a atrair, realmente, outras possibilidades de desenvolvimento o que é isso se quer, e ele não ficar monofuncional, ou seja, ele não ficar só com o comércio durante o dia, ele ter outras atividades também, e aí se daria mais vida ao Centro”.				x	Negativa	Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Ausência de atividades no período noturno.
E3	“A acessibilidade é importante, inclusive recentemente foi refeita a faixa de passeio, influencia sim. São os acessos, nesse caso eu acho que tem tudo a ver, e se é um Centro comercial as pessoas vão ter acesso. Agora uma das dificuldades, hoje, para o Centro é o estacionamento, apesar de ter muito estacionamento, toda vez que se vai ao Centro há uma dificuldade de encontrar estacionamento, porque como o estacionamento é uma oferta pequena, é ocupada mais por trabalhadores, porque as pessoas estão utilizando mais o transporte privado do que o público, mesmo com toda a oferta de transporte público, talvez isso depende do objetivo que as pessoas vão ao Centro, porque é difícil de se trazer encomendas no transporte público”.	x	x		x	Positiva	Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
E3	“A acessibilidade influencia, porque ainda é uma área com comércios de material de grande porte, assim os usuários preferem ir de carro, porque da mesma forma que se abre o acesso para o transporte público para ser mais rápido e ágil também representa um acesso mais rápido de veículos, porque você abriu o caminho. Mas, será que a oferta de transporte público já atendia ou atende a todos que desejam ir ao Centro. E isso gera impacto”.		x	x		Neutra	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E4	“Quanto a acessibilidade no Centro, a caminhabilidade é que está ruim por causa da ocupação das calçadas por camelôs, as vias de pedestres estão todas ocupadas, então a caminhabilidade está complicada. Não andei ainda a nova Barão do Rio Branco, não sei como está lá. Não sei se deu certo. Se o controle está ocorrendo, porque muitas vezes o passeio é ocupado pelos próprios lojistas. Não há controle do uso do espaço público”.	x				Negativa	Informalidade – Informalidade no trabalho. Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.
E4	“Quanto aos estacionamentos, sempre fica a questão de se retirar os carros de passeio do Centro, as ruas estreitas, o congestionamento de carros, mas, não tem como ir de outra forma, porque não tem um sistema alternativo de transporte que atendesse à segurança, e acaba que muita gente vai de carro e os estacionamentos são necessários. E quanto às residências, os residentes vão querer ter um lugar para guardar os seus carros. Mas, tudo	x	x	x	x	Positiva	Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional. Zoneamento – Zonas restritivas.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade	
		A1	A2	A3	A4			
	isso fica confuso, porque tem uma demanda para se ter o carro e não tem no momento outra solução”.						Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.	
E5	“Os aspectos da acessibilidade citados, que estão associados à capacidade de infraestrutura daquele item anterior impactam positivamente, pela centralidade, pela boa localização. Mas, por outro lado, ainda na acessibilidade eu acho que no termo da caminhabilidade, o Centro perde competitividade, no sentido de que no aspecto formal da caminhabilidade, às vezes nas calçadas, porque como são estruturas mais antigas, são calçadas menores, elas deixam a desejar nesse sentido de um desenho mais qualificado, principalmente porque são áreas degradadas, mas, nada que um projeto urbano de requalificação não melhorasse isso. Esse é um ponto negativo pela caminhabilidade, mas, por outro lado o Centro tem uma acessibilidade como um todo é um ponto positivo”.	x	x	x		Positiva	Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção. Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.	
		x					Negativa	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
		x	x				Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
	vaga que poderia estar sendo utilizada por outra coisa. Por exemplo, as vagas de carro paralelas ao meio-fio, mas, se você não tivesse você teria percursos melhores no Centro, calçadas mais largas. A Av. Barão do Rio Branco, hoje, tem um trecho onde você não para mais, os passeios foram aumentados com a técnica do urbanismo tátil, que você só faz a pintura no piso, mas, que não teve de aumentar fisicamente as calçadas, você tirou carro, principalmente, de quem parava na paralela e transformou em pequenos parklets, pequenas áreas onde a pessoa pode andar com mais facilidade. Essa parte da acessibilidade também deve incluir toda essa parte do mobiliário urbano, relacionando-se com qualidade e uma calçada mais confortável para se caminhar”.						Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.
						Negativa	Qualidade e manutenção do espaço público.
							Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
							Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
							Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.
E6	“E não era nem uma questão de infraestrutura, era uma questão de ter onde as pessoas se acomodarem mesmo. Porque tinha-se de morar perto dos caminhos, ou seja, morar perto da acessibilidade, para diminuir os percursos porque não existia tantos carros particulares, então, foi-se enchendo as zonas lindeiras aos eixos e eles foram se adensando entre eles e as zonas entre eles, por exemplo o bairro do Montese, o bairro da Aldeota, que fica entre a BR116 e a CE040, que faz ligação ao litoral”.	x	x	x		Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
							Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.
							Expansão Urbana - uso do solo habitacional.
E7	“A acessibilidade impacta positivamente quando se tem a oferta desses serviços, quando a oferta é boa, quando há boa caminhabilidade, bom transporte público, afeta positivamente pelo mesmo motivo, por garantir a circulação de pessoas e de mercadorias, gerando a valorização do espaço urbano”.	x	x			Positiva	Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
							Localização estratégica – Densidade de negócios.
							Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E8	“A acessibilidade é positiva, mas, vai depender da regulação urbana, porque é preciso ter a regulação urbana e da infraestrutura das calçadas, mas, primeiro tem-se que ter um salão de beleza próximo da minha casa, uma padaria em frente à minha casa para que não haja necessidade de sair de carro. Então, para que haja essa acessibilidade, primeiro é preciso ter a desregulação urbana, é preciso que as pessoas tenham os negócios e quererem próximos, quando a pessoa tiver o querer próximo e conseguir chegar no negócio, aí a pessoa vai sentir falta de uma boa calçada e vou exigir uma boa calçada, ou seja, a calçada vem em segundo lugar. Então, mesmo que se tenha milhares de boas calçadas, as pessoas	x				Positiva	Zoneamento – Zonas de adensamento.
							Zoneamento – Zonas de incentivo.
							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
	<p>não iriam utilizar, porque não teriam para onde ir. As pessoas precisam ter vontade de andar a pé, ter um estímulo, então, primeiro, para a acessibilidade acontecer, e as reduções de deslocamentos acontecerem e a cidade ser mais caminhável precisa haver uma desregulamentação urbanística da cidade”.</p>						<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p>
E9	<p>“A acessibilidade impacta na competitividade porque é um meio de propiciar o acesso, ora se a acessibilidade é acesso, acesso àquilo, e se o acesso do local é feito mais vezes, o local se torna mais competitivo, se não é feito acessos, vai-se negatar a competitividade. Porque a competitividade é os dois lados também, por isso que o urbanismo é harmonioso, ele é o equilíbrio de todas as funções urbanas, se desequilibrar, gera o caos para algum lado”.</p>	x	x	x	x	Positiva	<p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p>
E10	<p>“Tem a questão do desenho, que é a acessibilidade, o tratamento do espaço público, quer seja na dimensão, quer seja na qualidade do pavimento, quer seja na iluminação, quer seja no sombreamento, no conforto térmico do espaço e, tem a questão da acessibilidade dado pela mobilidade, que pode ser através do sistema de transporte ou de uma abertura de espaços, que tem a ver com a mobilidade também, de estacionamentos em áreas centrais”.</p>	x			x	Positiva	<p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
		A1	A2	A3	A4		
							Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
							Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
E10	“Foi feito um estudo, uma pesquisa no intuito de se utilizar as áreas públicas para se fazer estacionamentos, porque também o que existe em Fortaleza, lamentavelmente, é um grande número de estacionamentos do tipo curral, como é uma atividade pouco fiscalizada, e não exige qualidade da edificação, se tiver sombra ótimo, se não, não tem problema, sendo uma espécie de gambiarra, sendo um indutor do desmonte das edificações para se transformarem em currais de estacionamento. Então, temos uma concentração muito grande, que é essa necessidade do carro chegar na porta do trabalho e, não tendo regulamentação, não tendo fiscalização para isso vão fazendo o desmonte das edificações. Diminuindo as opções para a abertura de comércio varejista e criando a dificuldade de mobilidade para a área central, porque não há análise do impacto do tráfego”.				x	Negativa	Depreciação dos tipos de atividades.
							Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.
							Informalidade – Informalidade no trabalho.
							Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
							Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
							Custo da edificação – Regulamentos urbanos escritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.
							Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
E10	“Faz-se necessário atentar, que no caso de Fortaleza, e isso se vê em outras cidades também, existe uma demanda para que se tenha estacionamentos na área central, mas, se não for feito com um planejamento e com uma normatização, inclusive, considerando o zoneamento, o fluxo de veículos, caixa de vias e segurança, o estacionamento acaba sendo um equipamento que vem deteriorar o espaço do Centro da cidade, sendo também limitado em seu horário de uso. Se existisse restaurantes na área central, cinemas, teatros, espaços				x	Negativa	Depreciação dos tipos de atividades.
							Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.

Análise do Especialista	Aspectos				Influência	Aspectos relacionados à influência da acessibilidade
	A1	A2	A3	A4		
de convivência os espaços de estacionamento também teriam seus horários de uso ampliados”.						Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
						Zoneamento – Zonas restritivas.
						Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.
						Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.
						Ausência de atividades no período noturno.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: A1. caminhabilidade; A2. proximidade e disponibilidade de transpor público; A3. redução de deslocamento residência-trabalho; A4. oferta de estacionamento.

APÊNDICE K – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DO ZONEAMENTO NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
E1	<p>“Quanto ao Uso e Ocupação do Solo, na Legislação Municipal desde a década de 70, o Centro permanece o mesmo, sendo só repetido de Plano Diretor para Plano Diretor, e nunca saiu do papel ou do planejado. Potencial construtivo sempre foram os máximos, ou seja, o que você conseguir, a única limitação era a altura, o gabarito, que era o maior que se tinha na época 95m, desde o início. O que isso significou para o Centro? O aparecimento de algumas torres comerciais. Mas, que não resultou no aumento da demanda ou adensamento do comércio ou dos serviços. A única coisa que resultou foram a construção de 3 torres comerciais. Em compensação alguns hotéis iniciaram as suas atividades no Centro, os primeiros hotéis da cidade surgiram no Centro, mas hoje, não existe mais essa atividade no Centro”.</p>		x	x	Neutra	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Depreciação dos tipos de atividades.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p>
E1	<p>“Verifica-se que era para o Centro ter se modificado, totalmente, era para ter ocorrido tanto o adensamento construtivo como o populacional, por ter infraestrutura, entretanto, nem ocorreu o adensamento construtivo e nem o populacional, só a construtiva aconteceu, mas pouco, e sua origem não é de um grupo de investidores, mas é de apenas um grupo empresarial, que possui a maior quantidade de imóveis no Centro. A lógica da legislação do Uso e Ocupação do Solo quando começou a liberar gabarito era porque o Centro era a única área da cidade que possuía infraestrutura de água, esgoto, energia elétrica, telecomunicação, drenagem, ou seja, tinha toda a infraestrutura, até além da demanda planejada”.</p>		x	x	Neutra	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Localização estratégica – Conectividade lógica existente.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
						<p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>
E2	<p>“Nessa linha do desenvolvimento econômico ela tem uma determinada área e a gente tem que criar um micro clima num ecossistema muito menor, quando se pega áreas muito grandes se possibilita qualquer coisa, e é a mesma coisa do macrozoneamento, quando se bota o índice numa macrozona inteira você não está fazendo nada, mas de outra forma se for possibilitado nesse quarteirão, ou nessa testada aqui de frente do corredor de transporte público que eu quero dar um incentivo, o proprietário não deve pagar nada, eu quero é incentivar, porque se não houver esse diferencial: por quê o investidor vai fazer uma melhoria ou botar negócios de frente de um corredor de transporte, se ele pode fazer duas quadras atrás? Não se tem motivo. Porque se é a mesma coisa botar lá e botar aqui, eu boto lá. Tem que ser acupuntural, ou seja, a rua que eu quero mesmo, o resto não, deixa e tem todo o tributo. Nisso tem que se ter um olhar para aquilo que a gente quer que a Cidade venha a desenvolver, e claro que isso tem que se ter todo um trabalho de pesquisa, não pode ser uma coisa espontânea e intuitiva, vale olhar e se basear em pesquisa e ver realmente como está e como as pessoas estão vendo e entender a dinâmica da cidade”.</p>		x	x	Neutra	<p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p>
E2	<p>Há uma pressão do meio físico sobre a expansão urbana. E a gente tem que resgatar, porque tem muita coisa que vai ter que se reverter, isso é caro para a cidade, mas, ela é necessária, se for feita a equação no logo prazo, o resultado vai ser positivo, no meio físico, na forma, vai se ter um limite de adensamento da cidade, para a gente ir conseguindo tirar as pessoas da pobreza. (...) Usando zonas restritivas até o momento que o custo versus benefício possa ser equilibrado para o Poder Público. E no momento que a pessoa tem aquilo e sabe que não vai poder ocupar</p>	x			Positiva	<p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
	aquele espaço, isso também é um desestímulo ao longo de algumas gerações vai se perceber que o potencial construtivo dele é muito pequeno.					<p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Impostos – Uso do solo para financiamento dos serviços públicos.</p> <p>Baixa densidade construtiva.</p>
E3	<p>“Seria importante criar novamente atrativos residenciais para o Centro, eu acho que isso não é impossível, se faz. De uma área que só tem terrenos em uma área residencial a partir de vários atrativos. Por que não desenvolver um modelo para o Centro? Como zona de incentivo, zona de adensamento, ou aplicar algum tipo de instrumento. Um exemplo a implantação do Centro Fashion, foi muito interessante para aquela área ali, que estava muito esquecida próximo da região da Barra do Ceará, mudou bastante, foi significativo, mas isso foi no aspecto comercial. Qual seria a possibilidade de criar uma nova área residencial? Será que reestruturar o que já existe possibilita isso? Poderia ser um projeto muito mais audacioso em relação à reestruturação de uma área, não de uma quadra. Criar uma reestruturação de quadras para movimentar. Os imóveis no Centro são pequenos, são estreitos. Então, quais os tipos de imóvel para fins residenciais poderiam ser implantados ali, da forma que está, hoje? Na caixa de, hoje?”.</p>		x	x	Positiva	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos</p> <p>Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes.</p> <p>Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
E4	<p>“O zoneamento de adensamento e de incentivos, mesmo dando todos os incentivos não se concretizou, porque houve outros atrativos para outras áreas da cidade, a legislação do Centro permitia tudo, e o que eu saiba só fez acontecer o prédio perto do Paço Municipal, na Rua Padre Mororó, os do ano de 1996 para cá tem na Rua João Cordeiro, no Centro estendido. Dos incentivos que existem na legislação desde o ano de 1979, só existem esses dois. Não sei como está o uso desses prédios, a ocupação deles. Mesmo com todos os atrativos, o interesse foi para outras áreas da cidade. E o fato de Fortaleza ser uma cidade litorânea atraiu em termos de habitação sim, enquanto o comércio foi pulverizado pela cidade, e foi mais para a Aldeota enquanto as secretarias foram mais para Zona Leste da cidade para o Cambéa. É preciso voltar a ter o Centro Administrativo do Município no Centro, o Próprio Gabinete saiu e depois voltou, precisava voltar todas as secretarias municipais para o Centro”.</p>		x	x	Neutra	<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Valorização da orla marítima.</p> <p>Retirada dos equipamentos públicos.</p> <p>Retirada dos equipamentos privados.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>
E5	<p>“Em termos de incentivo já estaria ok, inclusive, colocaria em termos disso que outras áreas da cidade têm incentivos muito equivalentes ao do Centro. Está entendendo o que estou tentando dizer? Então, é aquela questão de novo. Por que eu vou querer ir para o Centro, se na Aldeota eu tenho uma ZEDUS também? Que é outra centralidade que me faz ter ali. Então, de novo é a questão de que talvez um projeto com investimento público traria isso. O Centro ainda não despertou uma atratividade que passe para o investidor a ideia de que ele tem algo a mais, e que só ele tem”.</p>		x	x	Neutra	<p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo comercial.</p> <p>Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos</p> <p>Alinhar os incentivos incorporados nos programas governamentais ao verdadeiro desempenho econômico – Retirada dos subsídios concedidos direcionando investimento dos recursos públicos para a segurança, limpeza ambiental e demais investimentos necessários para melhorar o ambiente de negócios.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
E6	<p>“A ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica) do Centro, neste caso, como a nossa lei é de uso e ocupação do solo, não tem a parte tributária embutida na ZEDUS. Ela não chega a esse ponto. Ela pode até ser uma diretriz, no momento em que você for encaminhar uma proposta ou pensar num projeto, aí isso funciona como uma diretriz, se a área está numa ZEDUS é uma justificativa para aumentar ou diminuir impostos, dependendo da área de interesse, ou seja, a ZEDUS seria um caminho para melhorar a competitividade, mas, embutido nas ZEDUS, na nossa lei, nem no Plano Diretor e nem na Lei de uso e ocupação do solo, não há nada relacionado a tributos não”.</p>			x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p>
E6	<p>“As zonas restritivas a gente só teria algumas de Patrimônio Cultural e ZPA (Zona de Preservação Ambiental), que seria dos riachos Pajeú e Jacarecanga, que não impactariam tanto porque estão nas extremidades dos limites do Centro, então não impactariam tanto”.</p>	x			Neutra	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p>
E7	<p>“Sempre tenho dúvida, porque depende do município. Existem cidades em que a zona de incentivo funciona, mas, também existe grandes metrópoles, que são o palco do estudo, não funcionam bem. Porque você precisa ser mais incisivo, do ponto de vista de onde é possível verticalizar, se é necessário utilizar os instrumentos urbanísticos de outorga, eu acho que o impacto é bem sutil. Porque não se chegou na necessidade de fortalecer o adensamento, porque a cidade ainda está em processo de desenvolvimento e o Centro ainda acaba sendo um norteammento. Se pegarmos como exemplo cidades menores, o Centro ainda é muito forte, o adensamento já está no Centro, há poucos deslocamentos. Isso funcionaria quando se deseja incentivar a competitividade de outro setor, mas, é uma questão bem cultural para as cidades</p>			x	Negativa	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
	menores, mas, para as grandes metrópoles pode funcionar bem. Tem a questão do custo, do investimento, e da possibilidade da implementação das construções, inclusive”.					<p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p>
E7	“Existe uma legislação que impede, a mudança de uso, que as casas pertencem ao Centro histórico, há o impedimento da legislação para a mudança de uso. E aí, isso dificulta. Houve tentativas para mudar a lei, mas, não houve aceitação, pois os moradores que possuíam imóveis tinham imóveis e tinham condições de manter eram contrários, entretanto, esses moradores não movimentavam o parque, ficam apenas dentro das suas casas, mas, o pedestre precisa de movimento no parque. Poderia se manter toda a arquitetura da edificação histórica, mas, ter um uso de atividade cultural, como ateliês de design, uma atividade que eu acho interessante e, é uma atividade noturna, que é a academia com atividade física e dança, porque movimentam o entorno, quando os frequentadores da academia também utilizam o espaço público para fazer os exercícios. Mas, os moradores mais antigos da área eram contrários pelo temor de que os moradores originais, perdessem o local de moradia. Então, realmente é um conflito bem grande de preservação de interesses”.	x			Negativa	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Mudanças de uso do solo.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p> <p>Acessibilidade – Caminhabilidade.</p>
E8	“O Zoneamento é o que mais impacta na competitividade. Por exemplo, a Cidade de São Paulo criou as fachadas ativas e, hoje, essas fachadas estão quase todas vazias. Aí se gerou o efeito contrário, porque estes espaços estão na esquina do térreo dos prédios, que seria para	x	x	x	Negativa	<p>Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
	<p>movimentar uma esquina, mas, estão vazias com os sem moradia dormindo na esquina, na calçada, o local está escuro, sem negócio, sem pessoas. E porquê? Porque a legislação não permite uma escola de línguas ocupar o térreo de um prédio, porque é preciso tantas vagas de estacionamento que requer tantos metros quadrados, como também não deixa um barzinho, porque precisa de tantos metros quadrados ou precisa de tantas vagas de estacionamento. Não sei se isso mudou, porque recentemente eles mudaram o número de vagas lá. Mas, não adianta você ter um produto, o parâmetro urbanístico incentivar e permitir, se o parâmetro de uso, então, o zoneamento é fundamental para essas áreas acontecerem, ou até o não zoneamento, a não regra também seria uma regra”.</p>					<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p>
E8	<p>“O Zoneamento é uma das coisas mais importantes para garantir a vitalidade de uma cidade. Há propostas de habitação social para o Centro, e me pergunto se realmente as pessoas gostariam de morar lá? (...) Regulamentação não é o que salva uma cidade, pelo contrário, só faz prejudicar”.</p>	x			Negativa	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p>
E8	<p>“A expansão urbana é importante, mas, ela precisa de um antídoto para a área que ficou velha, e esse antídoto, é através de regulação, na verdade, desregulação. E foi o que aconteceu com a ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica) da Aldeota é justamente isso, para não morrer a Aldeota, porque as pessoas estavam indo para os bairros Guararapes e Cocó. Por que o bairro Meireles não vai morrer? Ele pode morrer, mas, será mais lento. Mas, se cair, vai cair mesmo. Porque tem muitos prédios residenciais, o número de residencial é muito maior do que de comércio e serviço e, a força do bairro Meireles vem disso. Agora, o bairro Aldeota, não, ele estava perdendo. Agora, o bairro Aldeota começa a ressurgir com a ZEDUS e ganhou um novo fôlego e, quando os prédios em construção forem concluídos</p>		x	x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Expansão Urbana – Uso do solo habitacional.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
	a renda do bairro vai aumentar um pouco, porque o padrão dos apartamentos é melhor”.					Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
E9	“O zoneamento é muito necessário para o equilíbrio, se não vira uma anarquia. As zonas de restrição são muito necessárias na cidade toda. Já as zonas de adensamento e de incentivo são perigosas e precisam ser vistas com cuidado, porque senão, elas irão se transformar em aglomerados irracionais, e a densidade também tem que ser muito bem propostas e relacionadas com a infraestrutura existente e a que está por vir, porque se não essas áreas vão virar aglomerados, uns em cima dos outros, porque onde é onde está prevista a possibilidade de aglomeração, que também tem que ter um limite. Tudo tem que ter um limite, as áreas não podem ser adensadas ao bel-prazer, sem limites, sem relação com a infraestrutura, com urbanidade nenhuma”.	x			Positiva	Localização estratégica – Densidade de negócios.
					Negativa	Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
						Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
						Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
						Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.
						Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.
						Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
E9	“As áreas têm que serem adensadas com uma correlação com a urbanidade com o cidadão e essa dinâmica da cidade, senão, fica o prejuízo para a cidade com esse adensamento, porque se você começa a adensar só naquela zona que é possível o adensamento, aí se castiga áreas que poderiam ser adensadas, tornando fantasma o resto da cidade sem nenhuma aderência. E para compreender isso são necessários anos para se ter esse olhar, porque a cidade é uma junção de experiências que deram certo e que não deram certo, porque a cidade não pode ser um				Negativa	Localização estratégica – Densidade de negócios.
						Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
						Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
	experimento, porque se está mexendo com o real, não é uma ideia, com o real, por isso que hoje as cidades se conversam muito, para compartilhar vivências”.					<p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.</p>
E9	“Houve uma discussão muito rica quando estava-se estudando se havia a possibilidade de se adensar próximo às linhas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) com moradias mais populares, porque na Cidade de Curitiba que possibilitou adensar nas proximidades do VLT, mas, adensaram com imóveis para as classes média-alta, que não usam o VLT. Então, perdeu-se a oportunidade de se deixar essas áreas disponíveis para as classes que usam o transporte e, isso é o que chamamos de vivência das cidades”.		x		Positiva	<p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso à ferrovia.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p>
E10	“A questão do zoneamento é uma questão complexa, hoje, se tem indústrias de manufaturas de montagem de equipamentos eletrônicos, montagem de confecção, que poderiam funcionar em qualquer zona, sem criar transtorno pelo barulho, sem criar transtorno pela produção de fumaça e, até com baixo grau de impacto na mobilidade e trânsito, porque tudo pode ser feito com carros de pequeno porte, desde a entrega do insumo até a retirada do produto acabado”.			x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
						<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p>
E10	<p>“Agora, tem-se que criar é o incentivo, porque essas indústrias são realmente que usam mão de obra intensa, aliás a indústria da confecção, por exemplo, é um tipo de indústria que parte do seu parque industrial é a própria habitação. A confecção tem um grande centro de corte, neste corte a indústria recebe o produto, corta o produto, podendo ter a atividade em áreas centrais, porque as responsáveis pela facção de costura podem morar no Centro e ter o seu ateliê em casa, no Centro da cidade. Então, a confecção é uma atividade como a montagem de equipamentos eletrônicos e tecnológicos, temos um setor de tecnologia aqui, eles também podem ter sua atividade no Centro”.</p>			x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
		Z1	Z2	Z3		
						<p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p>
E10	“Está mudando o tipo de indústria, está mudando a relação de trabalho pelo teletrabalho e o sistema de transporte utilizado na entrega do insumo, na coleta do produto final. Então, tem várias atividades que precisam ser consideradas como capazes de funcionar em áreas do tipo Central”.			x	Positiva	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p>

Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do zoneamento
	Z1	Z2	Z3		
					Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
					Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.
					Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
					Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: Z1. zonas restritivas; Z2. zonas de adensamento; Z3. zonas de incentivo.

APÊNDICE L – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DO NÚMERO DE REGRAS, PERMISSÕES E REGULAMENTOS GOVERNAMENTAIS NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
E1	“Se ouvia muito sobre Plano de Desenvolvimento Integrado, plano que se fazia a nível de Governo Federal, mas que se passou a desenvolvido a nível de Governo Estadual e Municipal. Em Fortaleza, o primeiro plano com o enfoque regional foi o PLANDIRF (Plano Diretor da Região Metropolitana de Fortaleza), foi dele que saiu aquela lógica de cidade e região polinuclear, com níveis: primeiro, segundo e terceiro nível. Onde o Centro de Fortaleza era o primeiro e o mais importante. (...) O PLANDIRF de Fortaleza, começou a trabalhar o transporte, o uso do solo, começando a ter uma preocupação com as cidades vizinhas, inserindo-os no planejamento”.	x	x	x	Positiva	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Capacidade da infraestrutura viária – Rede logística regional Infraestrutura –Planejamento em mobilidades de bens e cargas. Acessibilidade–Proximidade e disponibilidade de transporte público. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E1	“Outro projeto relevante foi o PROURB (Projeto de Desenvolvimento Urbano e Gestão de Recursos Hídricos), auxiliou os municípios a elaborar os seus planos diretores, pois a Constituição Federal do ano de 1988, que estabeleceu a obrigatoriedade que todos os municípios com mais de vinte mil habitantes deveriam ter o Plano Diretor. Os planos auxiliaram aos municípios melhorarem as suas condições de arrecadação, para que não ficassem dependentes dos repasses de recursos do Governo Federal e Estadual, e no caso de Fortaleza, começou a ter recursos para promover a Regularização Fundiária das pessoas que estavam chegando à Capital”.	x		x	Positiva	Informalidade - Informalidade na moradia. Problemas de regularização fundiária. Impostos –Impostos sobre o valor de solo. Impostos –Uso do solo para financiamento dos serviços públicos. Impostos –Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos –Imposto predial.
E1	“Quanto aos instrumentos tem o Plano Diretor que é a legislação que é a parte que normatiza, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que não mudou e não tem por que mudar, não adianta mudar os limites porque não vai incentivar as construções, porque atualmente a não há limites na taxa de ocupação, permeabilidade, e uma série de coisas, então não é por aí. Tem certos usos que não adianta implantar no Centro, por exemplo um hospital, só o Município fez isso, porque há uma série de problemas de acesso e mobilidade, portanto, é inviável. Nem o PAITT (Plano de Ações Imediatas em Trânsito e Transporte de			x	Neutra	Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Infraestrutura –Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
	Fortaleza), fez nenhuma ação relevante, no Centro”.					Custo da edificação –Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.
E2	“Hoje, o Poder Público tem uma dificuldade natural de comunicação, a comunicação pública ela não é efetiva, a gente pensa que está comunicando e não está, a gente informa e a pessoa não compreende. Então, ainda hoje a gente vê nas áreas de incentivo, que existem, hoje, na cidade enquanto está fazendo uma pesquisa local, como a realizada na Rua Monsenhor Tabosa, constatou-se que as pessoas não sabiam dos incentivos que elas tinham a possibilidade de acessar, isso foi criado e as pessoas não foram atrás porque não sabiam. Então, o Poder Público tem que comunicar melhor”.			x	Positiva	Zoneamento – Zonas de incentivo. Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais.
E2	“Saiu uma proposta agora do novo Código da Cidade da possibilidade do <i>retrofit</i> de edificações e, isso em algumas situações tinha uma dificuldade que as pessoas tiveram para retomar esses imóveis que estavam totalmente abandonados. A gente sabe que Fortaleza tem essa coisa do domínio desse patrimônio privado de como as pessoas ficam especulando, mas, a gente tem instrumentos urbanísticos para acionar, estimular e acelerar esse processo, eu sei que tem uma resistência muito grande para implantar o IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano) Progressivo no Tempo, mas, eu acho que é fundamental para usarmos nessas áreas para acelerar um processo de intensificação de uso. Se a gente pressiona, a especulação imobiliária acaba se encurralando, então, ou eu dou o uso ou eu perco, aí o pessoal já está preparado para isso. Mas, o intuito não é apenas desapropriar, mas, tornar mais caro, ou seja, seria mais caro o imóvel em desuso do que em uso, então, utilizar o imóvel o tornaria mais barato para o proprietário”.			x	Positiva	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Aquisição e desenvolvimento do solo urbano. Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação. Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções. Impostos –Imposto predial. Impostos – Impostos sobre o valor de solo. Impostos – Impostos sobre aluguel do solo Impostos –Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
						Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Localização estratégica – Densidade de negócios.
E3	“Seria importante criar novamente atrativos residenciais para o Centro, eu acho que isso não é impossível, se faz. De uma área que só tem terrenos em uma área residencial a partir de vários atrativos. Por que não desenvolver um modelo para o Centro? Como zona de incentivo, zona de adensamento, ou aplicar algum tipo de instrumento”.			x	Positiva	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Zoneamento – Zonas de adensamento. Zoneamento – Zonas de incentivo.
E3	“O fato é que a carga tributária que incide sobre as empresas, ela é muito grande, então, todo o incentivo tributário ele é bem recebido e ajuda de uma forma geral na manutenção de serviços, comércios, ela é bem geral porque quando eu estou falando da parte tributária não estou falando só de IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbano), tem também ITBI (Impostos de Transmissão de Bens Imóveis), ISS (Imposto Sobre Serviços), contribuições de melhoria, até porque se a gente for pensar bem o retorno da arrecadação será na verdade na promoção social, ou seja a gente perdeu um pouco de arrecadação, mas, ela não é tão grande em valores, pois o retorno do incentivo, ou seja, do crescimento da área, de oferta de emprego, qualidade de vida, é muito maior, a questão é que não se consegue fazer um estudo dessa complexidade na tributação, para mensurar o retorno, e isso é que é bastante difícil, e as pessoas não conseguem fazer essa mensuração do cálculo de valor agregado, fica difícil de tomar essas decisões”.			x	Positiva	Zoneamento – Zonas de incentivo. Impostos – Imposto predial. Impostos – Impostos sobre o valor de solo. Impostos – Impostos sobre aluguel do solo Impostos – Impostos sobre propriedade e melhorias. Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos Impostos – uso do solo para financiamento dos serviços públicos
E4	“Os regulamentos não foram impedimentos, em Fortaleza seria um indutor, mas, não sei explicar o motivo por que não houve interesse. Tem ainda a relação com as dimensões mínimas, que por meio de Projeto Especial que verificaria as condições mínimas para transformar o comercial no residencial, que precisaria ser estudado. Mas, acho que até está mais liberado. A nível dos impostos federal e estadual não tem impacto, quando muito na área do primeiro porto. Na área do Centro o maior impacto é de impostos municipais”.	x	x	x	Neutra	Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes. Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes. Valorização da orla marítima. Mudanças de uso do solo.
E5	“Está igual, avançou do mesmo jeito das outras áreas da cidade, não deu mais competitividade para o Centro, não”.			x	Neutra	

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
E6	“Pode até ser que tenha, mas, não é em relação ao protocolo municipal pode ser que juntando todos os protocolos que existem, pode ser que você chega ao final com uma carga grande, mas, mesmo assim diminuiu muito. O protocolo municipal não tem, porque tudo hoje é online, e tudo hoje é facilitado. Nós não temos dificuldades para nenhum documento”.			x	Positiva	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.
		x	x		Negativa	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
E6	“No caso do protocolo da cidade de Fortaleza ela reduziu muito. Agora, para você abrir um negócio, você precisa de todos os protocolos, estaduais, municipais e federais. Mas, isso não é específico do Centro, o protocolo na cidade de Fortaleza é um só. Não há diferença se é para a área do Centro ou se não é”.	x	x	x	Neutra	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.
						Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.
E7	“O número de regras, permissões e regulamentos impactam negativamente, a burocracia é até o impeditivo nos negócios nas cidades de, hoje, e do Centro também. Acredito muito que a preservação do patrimônio histórico tem que estar associado ao empreendedorismo daquele espaço para que o bem histórico possa ser potencializados, além das atividades econômicas e, usos que valorizem o patrimônio, o que às vezes a burocracia faz exatamente o oposto, não permite esses usos”.	x	x	x	Negativa	Deficiência de políticas públicas de incentivo à preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Zoneamento – Zonas restritivas. Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações. Zoneamento – Zonas de incentivo. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
E8	“O número de regras, permissões e regulamentos é totalmente negativo para a competitividade. As regras federais brasileiras e quem as fazem não têm a menor noção do que é gerir uma cidade. Aí tudo se culpa o Município porque é burocrático e os seus órgãos são burocráticos, mas, não. A legislação federal atrapalha muito o município, a estadual também, enfim, não há uma integração, quando o município toma conhecimento a legislação já foi publicada, é péssimo. Não vi nenhuma legislação federal que fosse boa para os municípios”.	x	x	x	Negativa	Localização estratégica – Densidade de negócios. Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações. Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais.
E9	“Esses conjuntos de regras se referem à competência constitucional, nós moramos num estado de direito e, precisamos respeitar essa repartição de competências estabelecidas pela Constituição, realizada por pessoas legítimas. A Constituição é dentro de uma democracia plural, como é o nosso país, ela é necessária, porque existem regramentos e, o que acontece é que muitas vezes esses regramentos que vem dos governos federal, estadual e municipal, invadem as competências uns dos outros, isso é que está errado, não é a competência”.	x	x	x	Neutra	Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros.
E9	“É comum ter leis suplementares, as concorrentes é que estão erradas, pois é um desrespeito a esta competência, quando a União invade competências do Estados, como há Estados que invadem as competências dos municípios. Então, não está errado existir esses vários tipos de competência, o que está errado é invadir as competências dos outros entes federados e, que é necessária numa democracia, porque é nessa divisão de competências onde há a responsabilidades de todos os entes, porque o ambiente urbano tem que ser responsabilidade de todos os entes federativos, não pode ser só do município, não pode ser só do estado, ela ultrapassa o local, o urbano e o ambiental ultrapassa o local, ultrapassa os limites do município, ultrapassa os estados. E se não houvesse, como seria esse regulamento?”.	x	x	x	Neutra	Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros.
E10	“O Estatuto da Cidade e o Estatuto da Metrópole trouxeram a legislação ambiental, trouxeram uma série de oportunidades para que os municípios pudessem fazer a sua regulamentação. Hoje, tem inclusive uma briga muito grande em relação à Resolução do CGSIM (Comitê Para Gestão da Rede Nacional para a Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios) nº 64 do Ministério da Economia. Então, essa resolução tem uma intenção, que é razoável, mas, tem um procedimento e a forma que foi construída, que é inadequada, porque se cria, independentemente do Município, se estabelece condições de emissão de alvará de funcionamento e emissão de alvará de construção baseado em riscos que retira do Município a capacidade de intervir. Mas, há a	x	x	x	Negativa	Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações. Zoneamento – Zonas restritivas. Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
	justificativa de que a legislação é muito complexa e, se passa 2 anos para se fazer o licenciamento de uma atividade e, existe realmente essa dificuldade”.					Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções. Onerosos requisitos de licenciamento – Tempo e custo do licenciamento.
E10	“Agora, é preocupante porque uma resolução libera construções até 1.750m ² só com auto declaração. É um plano feito pelo Ministério da Economia, quando deveria estar sendo discutida no Ministério do Desenvolvimento Regional. Essa resolução retira a capacidade constitucional dos Municípios fazerem os seus licenciamentos. Então, isso abre o caminho para que haja uma discussão ampla sobre o processo de licenciamento, que realmente é complexo”.	x	x	x	Negativa	Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros. Onerosos requisitos de licenciamento – Tempo e custo do licenciamento.
E10	“Já trabalhei em projetos que foram feitos com muito tempo de discussão, mas, é uma peça realmente rica de informações e, quanto mais se estabelece normas, mais amplia a dificuldade, não só do cidadão, mas, do profissional de gerir aquela informação, se inteirar daquela informação, como também abre os espaços para interpretações, das mais variadas possíveis. Então, isso é uma questão que se precisa fazer uma avaliação”.	x	x	x	Negativa	Onerosos requisitos de licenciamento – Tempo e custo do licenciamento.
E10	“A Prefeitura de Fortaleza está fazendo uso de um sistema que utiliza a autodeclaração e para que isso aconteça é preciso que a legislação esteja disponibilizada e que a soma dos atos normativos seja de fácil compreensão. E isso não muda no Brasil como um todo, porque são 5.560 municípios, dos quais 5.500 municípios têm menos de 100.000 habitantes, dos quais 5.200 têm menos de 50.000 habitantes, dos quais 5.000 tem menos de 25.000 habitantes, ou seja, quanto menor o município, mais dificuldades ele tem para contratar equipe técnica e disponibilizar esse regulamento e, para a autodeclaração é preciso ter esse documento disponível para criar referência e a transparência”.	x	x	x	Neutra	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação. Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais.
E10	“Por exemplo, suponhamos que esteja fazendo um projeto baseado na legislação vigente na dada de hoje, em janeiro, quando chegar fevereiro mudou a legislação, então, pode ser até uma mudança radical, se a população não tiver sido informada, se o profissional não tem condições de ter acesso ao que mudou, vai gerar uma série de dificuldades”.	x	x	x	Negativa	Transparência e divulgação das regras, permissões e regulamentos governamentais.

	Análise do Especialista	Aspectos			Influência	Aspectos relacionados à influência do número de regras, permissões e regulamentos governamentais
		R1	R2	R3		
E10	“Então, uma resolução do Ministério da Economia chega a criar todo um sistema onde se cria os encarregados, ou despachantes oficiais, que vai fazer a intermediação entre o projetista, o cidadão e o Poder Público Municipal. Há um powerpoint da Resolução contanto as maravilhas, mas, quando se vai para a letra da norma você encontra uma série de dificuldades para se entender e, convenhamos, é preciso uma ação, não feita por economistas ou advogados, mas sim, feita por urbanistas, engenheiros e advogados, porque impacta no desenho das cidades. Então, essa norma é uma beleza para a ação das milícias, que vai fazendo por autodeclaração 1.750m ² , que dão 35 habitações de 50m ² , é um prédio grande, em termos de densidade populacional sem haver condições do Poder Público fiscalizar”.	x	x	x	Negativa	Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação. Informalidade – Informalidade na moradia. Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros. Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.
E10	“O problema não é a existência das normas de cada poder, o problema é que as normas de instâncias superiores, principalmente federais, estão impactando no desenho urbano e na competência constitucional dos municípios”.	x	x	x	Negativa	Regramentos dos governos que invadem as competências uns dos outros.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: R1. federal; R2. estadual; R3. municipal.

APÊNDICE M – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA EXPANSÃO URBANA NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
E1	“Primeiro, o conceito de centro porque a gente houve falar de centro histórico, o bairro centro, o centro já teve o significado de centro metropolitano quando criaram as regiões metropolitanas apelidou-se de centro metropolitano, e ainda tem uma nova visão de centro que é mais recente, que é o caso de Fortaleza, chama-se de centro expandido, onde os bairros sofreriam influência direta do centro, e que hoje não se sabe bem o que é centro e o que não é. Por exemplo, o bairro Aldeota, você não sente tanta diferença, têm-se a verticalização da habitação, mas, o comércio, em parte saiu do centro e se espalhou mais”.		x	Negativa	Capacidade da infraestrutura viária – Rede logística regional.
E1	“O impacto da expansão urbana no Centro precisava ser mais bem estudado. Não dá para saber bem o impacto, mas, mudança de uso é muito estranha no Centro, as casas deixaram de ser casa e viraram estacionamento tipo curral. Por que esses currais? Porque havia a demanda de estacionamento para o Centro, pois numa determinada época só se encontrava certos tipos de serviços no Centro. E ainda havia os engarrafamentos, que associada à saída da habitação se criou um problema, além disso, não havia demanda de imóveis para alugar, não havia demanda para se criar edificações, fazia-se o estacionamento, como uma forma de retorno financeiro, sem a necessidade de muito investimento”.	x	x	Negativa	Mudanças de uso do solo. Retirada dos equipamentos privados. Depreciação dos tipos de atividades. Acessibilidade –Oferta de estacionamento. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E2	“Quanto a expansão urbana, eu acho que tem fatores externos se você pegar a mancha urbana a população é proporcional a isso, mantendo uma relação direta isso, pois Fortaleza é uma cidade formada de imigrantes, as pessoas na grande maioria são pessoas que vieram de fora, então se pegarmos o Século XX, a expansão da população, a explosão que teve depois da metade do século XX, foi em muito decorrência das pessoas que vieram do interior do Estado, e a partir da década de 80, mais ou menos, pessoas de outros estados vieram vendo já uma oportunidade, então o Centro entrou nesse rolo compressor. Eu não vejo que o Centro teve influência da expansão urbana, porque se você pegar a ocupação que morava no Centro ela naturalmente ela foi saindo, e ocupou a Aldeota, o Jacarecanga, e foi saindo, mas, era uma população que eu digo assim que não era significativa, em relação à quantidade de gente que entrou na cidade”.	x		Neutra	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Crescimento do processo migratório.
E2	“A grande maioria da população que tem, se a gente pegar ali da segunda metade depois da década de 50 e 70, mais ou menos, a gente vê que se ultrapassou um milhão de		x	Positiva	Localização estratégica – Densidade de negócios.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
	habitantes, esse aumento da população, não é a população que saiu do Centro, essa movimentação de quantidade de pessoas que saíram do Centro é muito pequena em relação à população que veio de fora, já nessa época elas nem foram para o Centro, elas se localizaram fora do Centro, então, o Centro não foi pressionado por isso, ele foi pressionado sim pelo comércio, na época quando se teve essa explosão demográfica, o Centro era, e ainda é, o Centro era a referência, não era uma das, hoje, é uma das referências”.				Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
		x		Negativa	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.
E2	“As pessoas vinham e se deslocavam para o Centro, para o comércio no Centro. Muito da coisa da expansão da cidade pode ter tido uma interferência, mas, ela foi marginal. Ela teve essa dinâmica de outros fatores, mas, a expansão da cidade, o espraiamento da cidade teve outros componentes. E a falta do controle urbano facilitou para que o Centro ficasse da forma que está, hoje. Então, é claro que a gente tem que frear isso, a gente tem que dar um novo rumo para a expansão. Porque o custo da cidade está muito alto, e a expansão da cidade que cresceu, e a gente gostaria que fosse igual para todo mundo. É fácil de entender: como é que se transforma o IDH lá do Conjunto Palmeiras de menos de 0,2 para 0,7 que é a média de Fortaleza? Como é que se faz subir? Hoje, é uma dificuldade”.	x		Negativa	Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.
					Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção
					Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
					Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
					Informalidade – Informalidade na moradia.
					Informalidade – Informalidade no trabalho.
E2	“Se o Poder Público continuar deixando que a cidade cresça onde não tem infraestrutura tendo de levar essa infraestrutura, ao invés de se concentrar investimentos para adensar determinadas áreas, isso vai ter um custo, não é um negócio bacana, é uma questão econômica mesmo, do Poder Público, que não vai ter dinheiro, que ele consiga criar essa infraestrutura com a cidade crescendo dessa forma desordenada. Onde as pessoas querem morar? Ah eu quero morar lá! Aí lá vai o Poder Público botar água, bota drenagem, bota via pública, bota serviço, transporte, tem que ter tudo. E isso é muito caro para a cidade, e como a cidade não vai parar, tem-se que criar esses mecanismos para que se direcione e para que se consiga otimizar esses investimentos, tem mecanismo, e sabe-se que tem vários, mas, tem alguns que se sabe que vai fazer andar mais rápido”.	x		Negativa	Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção
					Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
					Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.
					Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
					<p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.</p>
E2	<p>“E no aspecto da expansão, o Poder Público pode direcionar isso, ele pode criar ambiência para que as pessoas naturalmente ocupem determinadas áreas e ao longo do tempo vai desestimulando as pessoas morarem isoladas, e se elas forem morar mais isoladas, vai ficar para eles cada vez mais caro, porque não se vai ter interesse, porque se alguém optou por morar na cidade é porque se quer as facilidades da cidade. E as facilidades da cidade devem ser estimuladas em determinadas áreas”.</p>	x		Negativa	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Zoneamento – Zonas restritivas.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção</p> <p>Infraestrutura – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p>
E2	<p>“Há uma pressão do meio físico sobre a expansão urbana. E a gente tem que resgatar, porque tem muita coisa que vai ter que se reverter, isso é caro para a cidade, mas, ela é necessária, se for feita a equação no longo prazo, o resultado vai ser positivo, no meio físico, na forma, vai se ter um limite de adensamento da cidade, para a gente ir conseguindo tirar as pessoas da pobreza. (...) Usando zonas restritivas até o momento que o custo versus benefício possa ser equilibrado para o Poder Público. E no momento que a pessoa tem aquilo e sabe que não vai poder ocupar aquele espaço, isso também é um desestímulo ao</p>	x	x	Negativa	<p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Zoneamento – Zonas restritivas.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
	longo de algumas gerações vai se perceber que o potencial construtivo dele é muito pequeno”.				Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica. Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional. Baixa densidade construtiva.
E3	“A proximidade do mar, e a Cidade por ser litorânea também foram fatores que impulsionaram a expansão do Centro, para Aldeota, Meireles e Edson Queiroz. Um dos fatores principais é a forma como se deu a destinação daquela área, por exemplo na área da parte de negócios a gente começa a ver algumas intenções de definir o tipo de ocupações de algumas áreas, por exemplo, às vezes é feito loteamentos e de um determinado valor agregado, se tenta vender não infraestrutura, mas, a colocação de uma forma diferenciada para atrair pessoas de uma determinado nível econômico que aí gera aquela comunidade naquele local com vivências diferenciadas em relação ao restante da sociedade, proporcionando relações que em outros locais não seriam possíveis, relações de vizinhança e a Aldeota se propôs a isso, então o valor do metro quadrado do valor residencial era muito caro, e inicialmente, em particular residiam nomes de grande influência no Estado e a intenção era justamente essa, ter uma área com aspecto mais residencial com grande valor do metro quadrado de forma que essa concentração de renda promovesse a alto sustentabilidade do local, e a valorização cada vez maior dos imóveis”.	x		Negativa	Valorização da orla marítima. Localização estratégica – Volume de pessoas com alta renda. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E3	“Ter o inchaço do Centro e a ocupação econômica residencial, o comércio veio para a Aldeota mais pela necessidade do local, ou seja, muito regramento que a gente conseguiu	x	x	Negativa	Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
	enxergar de forma empírica, essa nova área pela quantidade de pessoas há novas necessidades aí o comércio vem de forma natural, digamos assim, o pequeno comércio para atender um público residencial local, só que dessa forma, as vias que ultrapassavam, por exemplo, a Av. Antônio Sales, Av. Santos Dumont, e outras mais”.				<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p>
E3	“Acabou que o Centro com esse novo crescimento populacional da cidade ele começou a se estender para o lado da Aldeota, e não para o lado do Porto, ou seja, ele expande pelas vias e chega o momento que se transforma numa área empresarial e aí começa a surgir as torres empresariais, não tão longe, com acesso fácil ao Centro, ou seja, quem consegue chegar no Centro, também consegue chegar na Aldeota, e é um tipo de comércio interessante, não é todo o comércio, é um tipo de comércio específico de maior consumo por aquela população da Aldeota, você vê lojas de tecidos muito grandes na Aldeota, porque isso é de uma clientela bem diferente, são essas coisas que acabam evoluindo de uma forma natural, e a infraestrutura decide muito sobre esse aporte”.	x	x	Negativa	<p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Localização estratégica – Volume de pessoas com alta renda.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p>
E3	“O processo de expansão e migração do Centro contribuiu para a decadência do Centro, por exemplo, eu nasci em Messejana um bairro bastante conhecido e também foi um distrito de Fortaleza, e o que acontece do Bairro de Messejana a gente começa a ver a evolução, lembro que a minha família ia muito ao Centro, só que com o crescimento, bancos começaram a chegar, lojas que só existiam no Centro começaram a abrir, ou seja, até mesmo o próprio crescimento da Cidade leva a essa migração, e menos pessoas vão ao Centro, não é mais necessário ir ao Centro, tem tudo aqui, há pessoas que até falam: meu bairro já é centro! Porque já tem tudo, não é preciso ir a outro canto”.		x	Negativa	<p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
E3	“A distribuição de equipamentos que são comumente utilizados pela sociedade, agentes financeiros, mercados, deixa o cidadão mais fixo no seu local de residência, e uma vez que houve a formação de vários núcleos comerciais pela cidade, o Centro passou a ser menos visitado. E aí os lojistas sentem e isso provoca uma questão mais mercadológica, então você vai no mercado você não compra só uma coisa, e quando você vai no Centro, você dificilmente você vai comprar só uma coisa, e isso impacta em várias áreas e na circulação de pessoas”.		x	Negativa	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E4	“A expansão urbana causou o esvaziamento do Centro e o surgimento de outras áreas de interesse tanto para a população ser atendida, quanto a população que não tem interesse de ir ao Centro por que tem para onde ir mais perto, por exemplo quando tenho de comprar alguma coisa penso que no Centro pode ser mais barato, mas, só o fato de ter que ir, estacionar, se deslocar no Centro, o risco, tudo isso torna mais atrativo o mercado mais próximo, e com a pandemia, então. A expansão urbana contribuiu porque criou novas centralidade”.	x	x	Negativa	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho. Acessibilidade – Oferta de estacionamento. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
E5	“A expansão urbana também influenciou o Centro. A valorização da área marítima, nesse sentido ajudou na decadência do Centro. Os shoppings centers, criando novas centralidades, na década de 60 e 70, com o Shopping Center Um, e depois, o Shopping Iguatemi, ajudou a criar novas centralidades com esses polos geradores e fez com que houvesse a decadência do Centro”.	x	x	Negativa	Valorização da orla marítima. Surgimento dos <i>shoppings centers</i> . Surgimento de novas centralidades. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E5	“É exatamente a expansão da cidade com novas centralidades que traziam aspectos mais atrativos e mais contemporâneos fizeram a decadência do Centro e com esses outros aspectos naturais, como a faixa litorânea, o Parque do Cocó, que antes não era valorizado, então, outros aspectos que a cidade contemporânea passou a valorizar, levaram a decadência do Centro. O Parque e áreas litorâneas”.	x	x	Negativa	Surgimento de novas centralidades. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
E6	<p>“A expansão urbana estava planejada, sempre. Agora, o que aconteceu é que a expansão do Centro começou antes até do planejamento ser implementado, em Fortaleza. A expansão do Centro aconteceu com o transporte, e começou com a abertura das vias principais, dentro do nosso próprio sistema radial concêntrico, então, nós temos o primeiro anel viário, que seria a Avenida Via Expressa, depois nós temos o segundo a Avenida Perimetral, quer dizer: isso vem acontecendo na cidade e a evolução urbana é que incentivou esse tipo de planejamento, de você ter os raios chegando no Centro, e vias conectando essas vias. Então, o quê aconteceu? O Centro, pequeno, congestionado, adensado, para onde começou a expandir? Nos eixos viários”.</p>	x	x	Negativa	<p>Valorização da orla marítima.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Infraestrutura – Planejamento em mobilidades de bens e cargas.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Infraestrutura – Capacidade inadequada da Infraestrutura viária de acesso às rodovias, ferrovias, aeroportos, rede logística regional.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p>
E6	<p>“Vamos imaginar tínhamos o Centro e os distritos – o Distrito de Messejana, o Distrito da Parangaba, o Distrito do Antônio Bezerra – e nós tínhamos uma coisa que nós não chamávamos de Distrito, mas, que se podia fazer uma coligação que era o Mucuripe, que era o destino tanto dos trens, como dos navios. Aí o que aconteceu? Vinha-se do interior, no nosso processo de migração violento e, não como tinha como ficar no Centro, ia-se ficando nesses eixos, depois que foi-se ficando nesses eixos, a ocupação foi se fechando entre os eixos. É tanto que se teve um plano, no ano de 1979, que se tinha áreas residenciais</p>	x		Negativa	<p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso à ferrovia.</p> <p>Crescimento do processo migratório.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
	I, II e III, sendo o mais denso o residencial III. O Segundo Anel, que era da Perimetral para baixo era o residencial II, e o último anel era o residencial I”.				<p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p>
E6	“E não era nem uma questão de infraestrutura, era uma questão de ter onde as pessoas se acomodarem mesmo. Porque tinha-se de morar perto dos caminhos, ou seja, morar perto da acessibilidade, para diminuir os percursos porque não existia tantos carros particulares, então, foi-se enchendo as zonas lindeiras aos eixos e eles foram se adensando entre eles e as zonas entre eles, por exemplo o bairro do Montese, o bairro da Aldeota, que fica entre a BR116 e a CE040, que faz ligação ao litoral”.	x		Negativa	<p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p> <p>Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Acesso à ferrovia.</p>
E7	“A expansão urbana impacta negativamente, mais no caso dos bairros do entorno do Centro, porque acaba esvaziando um pouco o Centro. Aí se vai para a grande expansão da cidade, como o bairro de Messejana, que é distante do Centro de Fortaleza tem polo comercial e de serviços, para se atender outras questões como acessibilidade e transporte público, mas, para o entorno imediato do Centro, da forma como ela acontece ela é negativa, porque quebra o vínculo entre o Centro e as outras regiões da cidade, se esse vínculo fosse fortalecido, o Centro poderia continuar tendo vida, mas, infelizmente não se consegue chegar a um denominador comum, um equilíbrio entre expandir e manter”.		x	Negativa	<p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos em manutenção inadequados em infraestrutura retiram vantagens advindas da localização estratégica.</p>
E8	“A expansão urbana influenciou negativamente, mas, ela poderia ter existido se o Centro não tivesse envelhecido. O que foi feito com o bairro Aldeota, talvez tenha evitado o envelhecimento da Aldeota, pelo menos postergou-se o abandono da Aldeota. Quando foi	x	x	Negativa	Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
	criada a ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica) da Aldeota, que só privilegia o equilíbrio entre comércio e residência e, privilegiou o uso residencial. Então, caso o seu terreno esteja na ZEDUS da Aldeota, os seus usos melhoram e o seu potencial construtivo, no caso de uso residencial, também melhora. Muitos construtores pleiteavam o mesmo para o uso comercial, porque não haviam entendido, que o objetivo da ZEDUS era não deixar o bairro se transformar num novo bairro Centro”.				<p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Falta de renovação construtiva.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p>
ES	“A questão da descentralização é interessante porque, enfim, cada núcleo tem que ter a sua função, mas, para que ocorra a descentralização tem que haver o antídoto para que aquele bairro não envelhecer e, não acontecer o que ocorreu com o Centro. O Centro começou a cair muito depois do Shopping Center Um, porque foi criado a partir dele, em 1974, uma nova centralidade na cidade, não se esperava que ocorreria aquele boom todo e, foi muito rápido, em 10 anos ou menos, porque todo mundo queria morar na Aldeota”.	x	x	Negativa	<p>Surgimento dos <i>shoppings centers</i>.</p> <p>Surgimento de novas centralidades.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p>
ES	“A expansão urbana é importante, mas, ela precisa de um antídoto para a área que ficou velha, e esse antídoto, é através de regulação, na verdade, desregulação. E foi o que aconteceu com a ZEDUS (Zona Especial de Dinamização Urbanística e Socioeconômica) da Aldeota é justamente isso, para não morrer a Aldeota, porque as pessoas estavam indo para os bairros Guararapes e Cocó. Por que o bairro Meireles não vai morrer? Ele pode morrer, mas, será mais lento. Mas, se cair, vai cair mesmo. Porque tem muitos prédios residenciais, o número de residencial é muito maior do que de comércio e serviço e, a força do bairro Meireles vem disso. Agora, o bairro Aldeota, não, ele estava perdendo. Agora, o bairro Aldeota começa a ressurgir com a ZEDUS e ganhou um novo fôlego e, quando os prédios em construção forem concluídos a renda do bairro vai aumentar um pouco, porque o padrão dos apartamentos é melhor. A expansão, ela age negativamente, mas, ela não é um fator determinante, se você tiver o remédio para evitar a desocupação do Centro”.	x	x	Negativa	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Falta de renovação construtiva.</p> <p>Zoneamento – Zonas de incentivo.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas.</p> <p>Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	U		
E9	“A expansão urbana é inevitável, pois é o crescimento natural da cidade e, ela cresce por vários fatores, ela cresce por planejamento, ela cresce por invasões, ela cresce por remanejamento. Então, a expansão urbana é inevitável, porque a cidade é dinâmica e, é o dinamismo do cidadão. A expansão é inevitável e, é sadia. Ora seria muito fácil planejar uma cidade estática, a cidade tem que expandir e, se ela não expandir ela perde o dinamismo”.	x	x	Positiva	Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Informalidade – Informalidade na moradia. Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.
E10	“O Centro tinha uma característica e, principalmente, o de Fortaleza de poucos espaços públicos, espaços de uso público limitados, baixa densidade populacional, baixa densidade habitacional. Fortaleza, em 1996, era uma cidade cujos bairros periféricos eram só residências unifamiliares, o uso misto, mas, não havia prédios de apartamentos, a não ser a Avenida Santos Dumont, que era um corredor de atividades e, esse grande crescimento populacional e do índice de urbanização, que segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) Fortaleza tem regiões que chegam a 80% de densidade populacional. A densidade foi muito grande para a transformação de regiões rurais para regiões urbanas, ou seja, áreas rurais em cidade, e que o Centro com a sua estrutura viária, também a estrutura de serviços, acolheu. Imagina se nos bairros mais distantes do Centro fosse mantida a estrutura unifamiliar? Fortaleza seria uma cidade espraiada, ou seja, já teríamos chegado ao Município de Eusébio a muito tempo”.	x	x	Positiva	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Política Pública de valorização da cultura associada ao lazer. Baixa densidade construtiva. Intensidade do uso do solo – Densidade de pessoas. Demanda do mercado local não atendida – Alta densidade populacional. Capacidade da infraestrutura viária – Acesso às rodovias. Localização estratégica – Infraestrutura de transporte implantada.
E10	“A cidade adensada tem suas vantagens, tem a sua razão de ser, agora, com a questão da pandemia de COVID-19 vai ser outra discussão e, o Centro da cidade até pela dinâmica são lotes pequenos para se fazer qualquer intervenção, era necessário juntar não sei quantos lotes e, a Indústria da Construção foi descobrindo outras áreas e com aquele velho chavão de que são áreas novas, vamos mudar para áreas mais agradáveis, vamos para a Aldeota, vamos para o Papicu, vamos para o Cocó”.	x		Negativa	Custo do solo urbano – Limitações no tamanho dos lotes. Custo do solo urbano – Custo de unificação de lotes. Falta de renovação construtiva. Baixa densidade construtiva.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada expansão urbana
		H	C		
E10	“Não culpo a expansão como uma coisa que esvaziou o Centro, o que esvaziou o Centro foi a falta e opção de moradia e as ações do próprio Poder Público, que mudaram e retiraram as atividades públicas da área Central, deixando o Centro da cidade só com o comércio, a deteriorização dos espaços públicos e, conseqüentemente o desconforto de andar pelo Centro e a opção de outras áreas, como os shoppings, que surgiram no final da década de 70, e são espaços mais agradáveis de caminhar e com novidades”.	x	x	Neutra	Falta de renovação construtiva. Retirada dos equipamentos públicos. Mudanças de uso do solo. Depreciação dos tipos de atividades. Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Surgimento dos <i>shoppings centers</i> . Surgimento de novas centralidades.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: H. uso solo habitacional; C. uso solo comercial.

APÊNDICE N – ANÁLISE DOS ESPECIALISTAS SOBRE A INFLUÊNCIA DOS ASPECTOS DA INFORMALIDADE NA COMPETITIVIDADE DAS ÁREAS CENTRAIS

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
E1	<p>“No final da década de 80, a crise econômica desconstruiu o todo o sacrifício de recuperação do Centro, com a invasão das áreas públicas, incluindo todas as praças, pelo comércio informal ou camelôs. Outro fator que contribuiu foi a ausência do controle urbano e da fiscalização. Outras áreas públicas da cidade também foram invadidas pela informalidade, dentre elas destaca-se o calçamento da Avenida Beira Mar, e em outros bairros, como a Messejana. Como solução para controlar e estabelecer espaços para a atividade informal, foram criados os camelódromos. Esse problema de invasão dos espaços públicos pelo comércio informal não ocorreu apenas em Fortaleza, mas também em outras cidades, todas associadas à crise econômica e à busca por subsistência”.</p>		x	Negativa	<p>Acessibilidade –Caminhabilidade.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica –Investimento em infraestrutura.</p> <p>Integração com clusters regionais – Investimentos em infraestrutura.</p> <p>Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.</p>
E1	<p>“Durante a década de 90 até os anos 2004, as gestões Públicas Municipais de Fortaleza, trabalharam pela regularização das atividades do comércio informal, por meio de legislação que estabeleceu regras e a padronização da atividade, retirada dos camelôs irregulares do Centro e a criação de espaços destinados a essa atividade. Os investimentos públicos no Centro foram destinados à revitalização dos Mercados Públicos do Centro, a exemplo do Mercado Central e São Sebastião, como também na reforma das praças públicas do Centro”.</p>		x	Negativa	<p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação.</p> <p>Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica –Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
E1	“Resumindo eu não sei o que é o Centro, hoje, agora acredito que uma grande parte do Centro esteja voltada para a atividade da confecção de roupas a custo quase zero, pois não pagam os impostos, não pagam taxas, na informalidade. O Centro, hoje, é um grande centro informal de confecção. Impressionante, a capacidade dessa informalidade, de início é só uma pequena porta com uma arara expondo roupas”.		x	Negativa	Acessibilidade – Caminhabilidade. Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
E1	“O bairro que mais tem praça pública é o Centro, talvez não estejam mais funcionando como praças, talvez. Eu acho que as praças estão sendo utilizadas no intervalo de almoço, não sei bem o uso, e nem quem está utilizando esses espaços público. Penso que também estão sendo utilizadas por viciados em droga, moradores de rua, que hoje, é um problema enorme para o Centro”.	x		Negativa	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.
E1	Os moradores de rua estão se concentrando no Centro, o que cria um transtorno enorme para a Prefeitura, porque é necessário organizar espaços para essas pessoas comerem e fazerem a sua higiene pessoal. Será que essa política está correta? Sei que é necessária uma política de proteção aos vulneráveis, mas será que está correta? Ainda mais tem o crime e o uso de drogas. Eu sei que tem coisas que ocorrem na cidade como um todo, mas não sei se certas coisas estão acontecendo só no centro, ou acontecendo de uma forma maior.	x		Negativa	Qualidade e manutenção do espaço público. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura. Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental. Acessibilidade – Caminhabilidade. Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.
E4	“Quanto a acessibilidade no Centro, a caminhabilidade é que está ruim por causa da ocupação das calçadas por camelôs, as vias de pedestres estão todas ocupadas, então a caminhabilidade está complicada. Não andei ainda a nova Barão do Rio Branco, não sei como está lá. Não sei se deu certo. Se o controle está ocorrendo, porque muitas vezes o passeio é ocupado pelos próprios lojistas. Não há controle do uso do espaço público”.		x	Negativa	Acessibilidade – Caminhabilidade. Ausência do controle urbano e/ou da fiscalização.
E5	“A violência, a parte do trabalho informal, da moradia de rua, toda essa parte social, isso também está de certa maneira impactando medianamente no Centro, esse não é o fator principal não. Essas coisas não são obstáculo para que nenhum investidor deixar de investir. Não tem prédios de luxo vizinho à uma favela? Eu não acho que é por isso não”.	x	x	Neutro	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes. Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
E6	“Então, eu acho que começa pela habitação. Começando pela habitação, as outras duas, envolvidas diretamente, que são o comércio e o serviço, que já têm no Centro, eles melhorariam, se aperfeiçoariam. Por exemplo, hoje, que existe um grande comércio de serviço de saúde no Centro, chamadas de Clínicas Populares, que não são populares como se imagina. Você pode fazer uma tomografia por R\$ 500,00 numa clínica perto da Santa Casa, e se você vai para uma clínica aqui mais perto você faz por R\$ 600,00, o Centro não é um lugar para você ter uma extensão do SUS (Sistema Único de Saúde), mas, é um serviço que está crescendo muito, com uma redução em torno de 20% a 30% do valor do serviço que é justamente porque a maioria desses são venda direta, não passa pelo plano de saúde, não passa pela nota fiscal, não passa pelo imposto e, isso é uma alternativa de você fazer o profissional autônomo trabalhar, que é o profissional de saúde, que é elitizado, aí vai para os outros serviços também”.		x	Negativa	<p>Zoneamento – Zonas de adensamento.</p> <p>Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.</p> <p>Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.</p> <p>Qualificação dos tipos de atividades.</p>
E6	“Tem uma coisa que não é muito boa para se falar, mas, a Praça do Ferreira tem mais de 200 moradores sem teto, lá. À noite e de dia, agora durante o dia eles se misturam com a população por causa de trabalho, por causa de ponto a ponto de um bairro para o outro, que tem de passar pelo Centro por causa do transporte público, mas, eu não sei se você já chegou a ir em alguns daqueles shows no Cine São Luiz que acontece no dia de domingo à noite e, eu já fui muito e, ele acaba às 9h da noite. É impressionante a quantidade de gente que mora nas ruas do Centro, de crianças a velhos”.	x		Negativa	<p>Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.</p> <p>Localização estratégica – Densidade de negócios.</p> <p>Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.</p> <p>Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.</p> <p>Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.</p>
E7	“Na Praça do Ferreira, associa-se ao aspecto da insegurança, principalmente ao fator dos moradores de rua, do comércio informal, que também geram um tumulto. Mas, de forma geral não é só isso, pois tem espaço que nenhum morador de rua está e, às vezes o morador de rua dá medo, mas, ele está sendo uma vigilância, ele é uma testemunha, mas, tem lugares que eles são realmente tornam desconfortáveis de se andar em alguns períodos e, até durante o dia, porque são muito fechados porque a vegetação não está bem posicionada, à noite a iluminação não favorece o espaço, não favorece quem está utilizando o espaço em si”.	x	x	Negativa	<p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.</p> <p>Qualidade e manutenção do espaço público.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.</p> <p>Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.</p> <p>Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.</p>

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
E7	“Essa questão do mendigo, do morador de rua, pode ser um fator, mas, de forma geral nem sempre tem. Às vezes se tem o abandono mesmo do espaço e mesmo sem nenhum morador de rua, não há segurança no espaço e, essa insegurança afasta até o morador de rua. Vou te dar um exemplo da cidade de Sobral, a margem esquerda do Rio Acaraú, projeto com concurso público, que tem museu, anfiteatro, tem até um espaço para feira pública e, nunca foi explorado, porque não tem uma via de carro ou de pedestres que passe antes de chegar ao espaço público, antes de chegar no parque, lá tem o Rio Acaraú, a margem, uma série de edificações e no fundo dessas edificações há o acesso para a margem e, as pessoas têm medo de andar ali, porque não uma boa iluminação, não tem uma via paisagística que margeie o rio, que a pessoa possa olhar e verificar se é seguro ou não é”.	x		Negativa	Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
					Acessibilidade – Caminhabilidade.
					Qualidade e manutenção do espaço público.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
					Acessibilidade – Caminhabilidade.
					Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.
					Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
E8	“Os aspectos do morador de rua, da violência, da droga, todo esse problema social também está impactando negativamente total na competitividade do Centro. Porque de forma bem pragmática: alguém gostaria de morar ao lado de uma praça que tem um monte de gente que dorme e faz as suas necessidades lá? Isso impacta muito negativamente. E talvez é importantíssimo este ponto, e deveria ser um dos temas deste artigo, porque na minha opinião é o maior problema de todos”.	x		Negativa	Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
					Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
E8	“A regulamentação foi o que causou o que se tem, hoje. Mas, essa questão social é uma consequência muito grande e o mais importante: como resolver esse problema? Porque as pessoas não irão sair do Centro e, hoje, se tem a consciência de que afugentar as pessoas ou retirar de forma abrupta é errado. E os moradores de rua não querem sair dali, tem de ser voluntária a saída delas, mas elas não	x		Negativa	Custo da edificação – Regulamentos urbanos estritos: zoneamento restritivo, códigos de arquitetura e autorizações.
					Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
	querem”.				Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.
E8	“A Cracolândia, na cidade de São Paulo, é um exemplo disso, o prefeito foi agir com a polícia e fez foi piorar a situação. Toda essa questão é muito complicada e impacta negativamente na competitividade, é o pior problema do Centro, hoje, na cidade de Fortaleza. E este problema está alinhado com a questão da Feira da madrugada, que ocorre na Rua José Avelino, que é importantíssima e, é o futuro do Centro. Organizar a Feira da madrugada na Rua José Avelino, talvez seja uma reviravolta no Centro, sendo as coisas organizadas e as pessoas vendendo os seus produtos, eles possuem uma capacidade de negócio muito forte, mas enfim, hoje, depõe negativamente essa informalidade”.	x		Negativa	Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua. Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Simplificação do licenciamento da edificação. Promover a desregulamentação e aumentar o valor econômico do centro da cidade como local de negócios – Eliminação de regulações desnecessárias no zoneamento, permissões, inspeções, e demais aprovações, otimizando as construções. Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Qualificação dos tipos de atividades.
				Positiva	Localização estratégica – Densidade de negócios. Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios. Manutenção da vitalidade econômica.
E8	“A informalidade do morar, a informalidade do trabalhar, essa questão é uma questão social, mas muito ligada a essa informalidade. Pode-se conceituar o informal ou o invisível, o invisível no morar, o invisível no trabalhar é uma questão preocupante e, talvez seja o principal gargalo dos Centros das cidades”.	x	x	Negativa	Política Pública de inclusão social para a população em situação de rua.
E9	“A informalidade da moradia e do trabalho é o resultado da falta de planejamento, de acolhimento da cidade com o cidadão, se nas nossas cidades ocorresse o planejamento urbano do lado do crescimento urbano, essas informalidades seriam menores, só que as informalidades, como a cidade não acolhe no seu sentido amplo, de local, de atividade econômica, de moradia, de tudo o que um cidadão precisa, geram essas anomalias urbanas. A informalidade é uma anomalia urbana”.	x	x	Negativa	Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal. Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal. Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.

	Análise do Especialista	Aspectos		Influência	Aspectos relacionados à influenciada informalidade
		M	T		
					Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
					Acessibilidade – Proximidade e disponibilidade de transporte público.
					Acessibilidade – Redução de deslocamento residência-trabalho.
E10	<p>“A informalidade ela vem justamente contribuir no ponto de vista negativo de duas formas – uma é na deteriorização que faz no espaço público, não tem limites, os passeios tornam-se todos áreas de ocupação informal, então, isso tem um desconforto; a segunda é a questão da segurança, tem a questão da sensação de desconforto, de ambiente desagradável, sabemos que existem países que possuem áreas de feira livre e de comércio popular e, que são altamente prestigiados pelo turismo, mas, é outro tipo de organização, é outro tipo de comércio, como são as nossas áreas de mercado, alguns mercados do Brasil eles são procurados como atrativo turístico. Mas, como esses espaços são organizados? Como esses espaços são tratados? E como é feita essa informalidade utilizando um tipo de mobiliário urbano? Sem um limite de ocupação das áreas públicas. Enfim, isso é um aspecto cultural que muda de lugar para lugar, agora, a questão social é muito séria pela segurança e pelo risco”.</p>	x	x	Negativa	Depreciação dos tipos de atividades.
					Qualidade e manutenção do espaço público.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Investimento em infraestrutura.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Limpeza ambiental.
					Acessibilidade – Caminhabilidade.
					Capacidade da infraestrutura viária – Custos de implantação e manutenção.
					Infraestrutura de logística mal conservada – Investimentos e manutenção inadequados em infraestrutura retiram as vantagens advindas da localização estratégica.
					Direcionar recursos para as áreas de maior necessidade econômica – Prevenção de crimes.
					Localização estratégica – Densidade de negócios.
					Intensidade do uso do solo – Densidade de negócios.
Regulamentações – Número de regras, permissões e regulamentos que se acumularam nos níveis federal, estadual e municipal.					
Número de regras, permissões e regulamentos governamentais – Municipal.					

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da pesquisa (2020).

Legenda: M. moradia; T. trabalho.

ANEXO A – IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE IMOBILIÁRIA

País	Ano Fiscal	Imposto sobre a Propriedade Imobiliária		
		Em PIB (%)	US\$ <i>per capita</i>	% da Carga Tributária (%)
Argentina	2011	0,32	31,78	0,93
Bolívia	2012	0,42	11,81	1,48
Brasil	2013	0,43	51,95	1,27
Chile	2012	0,55	84,61	2,98
Colômbia	2012	0,60	49,47	* 3,38
Costa Rica	2012	0,25	23,91	1,86
Equador	2010	0,11	4,54	0,75
Guatemala	2013	0,19	6,57	1,68
México	2011	0,19	19,71	0,96
Nicarágua	2012	0,20	3,49	1,27
Panamá	2013	0,42	46,99	3,60
Paraguai	2006	0,27	3,27	1,97
Peru	2013	0,21	13,40	** 1,04
República Dominicana	2012	0,03	1,72	*** 0,22
Uruguai	2006	0,76	42,00	**** 3,76
Média		0,33	26,35	1,81
Mediana		0,27	19,71	1,48
Desvio padrão		0,20	24,26	1,11
Coeficiente de variação (%)		60,28	92,09	61,42
Valor mínimo		0,03	1,72	0,22
Valor máximo		0,76	84,61	3,76
Tamanho da amostra		15	15	15

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do *Lincoln Institute of Land Policy, Property Tax in Latin America - Group 1: Importance of the Tax in terms of Revenue*. (Acessar: www.lincolnst.edu/research-data/data/property-tax-latin-america).

* Valor correspondente ao ano base de 2011.

** Valor correspondente ao ano base de 2012.

*** Valor correspondente ao ano base de 2011.

**** Valor correspondente ao ano base de 2010.

ANEXO B – CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS TIPOS DOS INSTRUMENTOS DE CAPTURA DE VALOR DO SOLO URBANO

Classificação	Tipos de instrumentos	Definição conceitual
Instrumentos Fiscais - Impostos	Aumento temporário da alíquota do imposto sobre a propriedade	Utilizado no financiamento de infraestrutura urbana de grande porte que beneficie todos os residentes direta ou indiretamente na proporção do valor de seus imóveis.
	Imposto sobre o valor total do solo Imposto sobre a propriedade Imobiliária ou só a base do valor do solo	Os impostos sobre a propriedade incidem inteiramente sobre o valor do solo e não sobre o valor de quaisquer edifícios ou estruturas, apresentam implicações interessantes para o uso do solo, mais notavelmente o de estimular o maior e melhor uso do solo urbano.
	Imposto de duas alíquotas Imposto sobre a propriedade Imobiliária ou só a base do valor do solo Imposto sobre a propriedade predial e territorial Urbana (IPTU)	Aplica-se uma alíquota ao terreno e uma alíquota diferente aos edifícios ou benfeitorias.
	Impostos mais altos em terrenos baldios Imposto progressivo no valor do solo Parcelamento, Edificação e Utilização compulsórios (PEUC) IPTU Progressivo no tempo	Impostos sobre a propriedade têm sido aplicados a taxas mais altas sobre os terrenos baldios, onde uma alíquota mais alta ou progressivamente mais alta na tributação do valor da terra para conter a especulação imobiliária e reduzir o preço da terra.
	Impostos de especulação imobiliária	São impostos aplicados quando os mercados de propriedades aumentam rapidamente os preços.
	Impostos sobre ganhos de capital	São impostos aplicados sobre os valores dos terrenos, exceto aqueles que pertencem à residência principal de uma família. O objetivo é a geração de receita para o governo central.
	Impostos de financiamento de incremento Contribuição de Melhoria	São utilizados como um incentivo financeiro, por meio de diferimento de impostos, para cobrir custos de infraestrutura ou limpeza ambiental para o redesenvolvimento de propriedades em áreas centrais da cidade.
	Imposto de Incremento do valor do solo	O imposto é cobrado no total do valor incrementado ao valor original do solo no momento da transferência do título de propriedade do solo, cujo valor original foi previamente estabelecido.
Instrumentos Fiscais - Taxas	Impostos de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI)	O inciso II, do artigo 156, da Constituição da República Federativa do Brasil estabelece o ITBI, com um imposto a ser cobrado pelos governos municipais na transmissão "inter vivos", a qualquer título, por ato oneroso, de bens imóveis, por natureza ou acessão física, e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia, bem como cessão de direitos a sua aquisição
	Distritos especiais	São distritos sobre os quais algum tipo de cobrança ou taxa pode ser imposta às famílias e empresas para custear o serviço público específico fornecido ao distrito. A taxa reflete os custos de capital e operacionais.
	Distritos especiais para negócios	São distritos que pagam por melhorias de infraestrutura destinadas a incrementar a atratividade de atividades econômicas na área.
	Distritos de Benefícios Comunitários (CBDs)	CBDs são novos subdistritos de cidades cujos residentes e empresas concordam em pagar um imposto de propriedade adicional para receber serviços públicos complementares, como segurança, coleta de lixo e desenvolvimento econômico.

Classificação	Tipos de instrumentos	Definição conceitual
	Avaliações Especiais	As obras do município são financiadas através da emissão de debênture cuja quitação da dívida ocorre por meio de avaliações especiais anuais pagas na conta do IPTU pelas propriedades beneficiadas.
Instrumentos Regulatórios	<i>Participación en Plusvalías</i>	Direito obrigatório do público de "participar" em 30 a 50% das "plusvalías" avaliadas, resultantes de ações administrativas, como mudanças na categorização de terras (como do rural para o urbano), no zoneamento ou nas concessões de densidade que geram ganhos inesperados substanciais para o proprietário.
	Zoneamento de bônus ou Bônus de densidade	São aplicações de zoneamento em que os construtores obtêm densidade ou área de piso aumentada em troca do fornecimento de alguma forma de benefícios públicos.
	Zoneamento inclusivo	O aumento da densidade é concedido em troca de alguma proporção do novo edifício que fornece habitação social ou acessível.
	Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS)	Previsão de áreas para habitação de interesse social por meio da demarcação de zonas especiais de interesse social e de outros instrumentos de política urbana, onde o uso habitacional for permitido.
	Política interligada Operações Interligadas	Em troca da permissão para construir em uma densidade ou espaço maior, o construtor é obrigado a fazer uma contribuição ou fornecer unidades habitacionais sociais ou acessíveis.
	Venda de direitos de construção Solo Criado Contrapartidas por Direitos de Construir	Baseia-se na separação entre os direitos de construção dos direitos de propriedade do solo. Esse instrumento, inspirado no francês <i>Plafond Legal de Densité</i> (PLD) e popularizado no Brasil como "Solo Criado", permite ao público, em princípio, recuperar o incremento de valor do solo decorrente de direitos de construção acima de determinado patamar pré-estabelecido.
	Outorga Onerosa do Direito de Construir e Alteração de Uso (OODC e OOAU)	O plano diretor poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário.
	Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs)	Os certificados de direitos de potencial de construção são válidos para uma determinada área beneficiada por um investimento público a ser financiado pelas receitas geradas pelo leilão desses certificados.
	Transferência dos direitos de desenvolvimento Transferência de Direitos de Construir (TDC)	Baseia-se na premissa de que todos ou parte dos direitos de desenvolvimento de locais, como uma parcela histórica, podem ser vendidos ou transferidos para outras parcelas designadas de terreno ou áreas onde a autoridade de planejamento deseja um aumento de densidade ou tolerará aumento de densidade.
Domínio eminente Desapropriação Aquisição de terrenos pelo Setor Público	Os governos podem adquirir terrenos por meio de "domínio eminente" ou desapropriação, em vez de comprar (por meio da venda obrigatória) as terras de proprietários privados. Essa abordagem pode ser usada em antecipação a um investimento público específico que aumentará o valor do solo ou com o propósito de facilitar alguma forma de um projeto específico.	

Classificação	Tipos de instrumentos	Definição conceitual
	Direito de Preempção	Confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares para: regularização fundiária; execução de programas e projetos habitacionais de interesse social; constituição de reserva fundiária; ordenamento e direcionamento da expansão urbana; implantação de equipamentos urbanos e comunitários; criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes; criação de unidades de conservação ou proteção de outras áreas de interesse ambiental; proteção de áreas de interesse histórico, cultural ou paisagístico.
	Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)	O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões: adensamento populacional; equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda por transporte público; ventilação e iluminação; paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.
	Programas de banco de terras	Governos adquirem grandes extensões de terrenos (a serem mantidos por períodos relativamente longos de tempo) para controlar melhor o ritmo e o uso do solo, evitar ondas especulativas e - por meio de sua venda ou arrendamento final - captura para o benefício público qualquer aumento no valor do solo resultante de ações públicas ou do mercado.
	Iniciativas de reajuste de terras Reajuste de terras Consórcio Imobiliário	Governos tomam, compram ou adquirem terras de alguma forma e então - geralmente por meio de confiança de terras - reajustam os padrões de propriedade, redistribuindo toda ou parte da terra para proprietários existentes ou novos.
	Parcerias público-privadas Operação Urbana Consorciada (OUC)	As parcerias público-privadas, expressam-se em acordos que muitas vezes substituem o ambiente regulatório, envolvem as licenças para desenvolver terrenos e construir estruturas, juntamente com os requisitos do parceiro do setor privado para fornecer benefícios públicos.
	Concessões Exações	Concessões outorgadas a agentes privados (muitas vezes estrangeiros) para organizar empresas de urbanização e/ou assumir responsabilidades públicas relacionadas com o fornecimento de determinadas infraestruturas ou serviços urbanos.
	Arrendamento de terras	Arrendamento de terras e outros contratos de direito de uso que são usados como alavancagem para capturar incrementos de valor do solo de projetos desenvolvidos em terrenos públicos.

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de Smolka e Amborski (2000), Baer e Ihrke (2004), e Brasil (1988; 2001).