

Loteamentos residenciais, mobilidade urbana e segregação socioespacial: o caso de Itabira.

Ana Paula de Oliveira Freitas¹; Helena d'Agosto Miguel Fonseca²

¹ CEFET-MG Departamento de Engenharia de Transportes; Rua Benjamim Dias, número 360, apartamento 302, Barreiro de Baixo, Belo Horizonte, Minas Gerais - 30.640-520; (31) 9632-8430; ana.oliveiraf96@gmail.com

² CEFET-MG Departamento de Engenharia de Transportes; Rua Zenita Maria Gomes, número 110, casa principal, Parque São José, Belo Horizonte, Minas Gerais – 30.570-570; (31) 8466-5741; lelearq1@gmail.com

RESENHA

Focando na mobilidade urbana, o artigo expõe a relação entre a implantação de loteamentos residenciais e a dificuldade nos deslocamentos e na acessibilidade dos moradores aos principais equipamentos urbanos da cidade, demonstrando como o planejamento urbano e dos transportes é fundamental para evitar a segregação socioespacial da população.

PALAVRAS-CHAVE

Planejamento urbano, planejamento dos transportes, mobilidade urbana, segregação socioespacial, loteamentos residenciais.

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização no Brasil, comparando-se aos demais países, ocorreu de modo tardio e acelerado, devido, principalmente, à migração de uma expressiva parcela da população que trocou o espaço rural pelas oportunidades oferecidas pelas indústrias das cidades. De acordo com Rigatti (2002), a partir do século XX, com o intenso processo de industrialização do país, a oferta da vivência em espaços urbanos e a demanda por terra urbanizada foi requerida pelos moradores rurais, gerando o deslocamento de extensas massas da população, sendo esta movimentação denominada exôdo rural.

As cidades, em sua maioria, não conseguiram prever o deslocamento tão expressivo da população e a falta de planejamento urbano acabou por gerar modelos de ocupação do espaço diferenciados. Somada à problemática da ocupação desordenada, ainda há a questão da oferta desigual de infraestrutura ao longo do território das cidades, priorizando certas regiões e ocasionando a desvalorização de outras. Esse processo de diferenciação da terra urbana, por parte do Estado, é melhor compreendido com o conceito de "Espoliação Urbana", no qual Kowarick (1979, p. 59) define como "o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência".

Esse processo de espoliação urbana acaba por resultar na segregação econômica, social e espacial da parcela da população que ali residem. De acordo com Villaça (1998, p. 142), a segregação é compreendida como "um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros", sendo que uma das principais causas dessa diferenciação do território pode ser atribuída ao mercado imobiliário, uma vez que este regula o preço da terra conforme sua localização, impedindo que as classes de menor poder aquisitivo tenham acesso aos terrenos de certas regiões; e, principalmente, à especulação imobiliária, definida por Campos Filho (1992) apud Silva (2011) como uma forma pela qual os proprietários de terra adquirem uma renda transferida por diferenciados setores produtivos da economia, de forma especial, através de investimentos públicos na infraestrutura e serviços urbanos ofertados, que podem ser compreendidos como os meios coletivos de produção e consumo ao nível do espaço urbanizado.

Assim, à medida que a classe de renda mais baixa não consegue acessar, por conta do mercado imobiliário regular o preço da terra, os lotes que são beneficiados por uma infraestrutura adequada, com vias e oferta de transporte público que permitam o acesso aos meios de consumo coletivo, ocorre um tipo específico de segregação - a involuntária. A segregação involuntária é caracterizada por Villaça (1998, p. 147) como "quando um 'indivíduo ou uma família' se veem obrigados, pelas mais variadas forças, a morar num setor, ou deixar de morar em um setor ou bairro da cidade". Esses indivíduos ou famílias, ocasionalmente, acabam por ocupar um loteamento localizado em áreas afastadas dos equipamentos comunitários e com precária infraestrutura, tornando-se difícil a sua integração com o tecido urbano.

A oferta adequada de transportes, somada a uma infraestrutura viária eficiente, não só pode ser entendida como um fator que integra a população no município, mas também como uma maneira de abranger a parcela segregada na convivência urbana, além de melhorar aspectos econômicos na cidade. O processo de urbanização, no período pós-industrial brasileiro, fez com que os deslocamentos pendulares, aqueles que compreendem casa-trabalho ou casa-escola e vice-versa, se tornassem algo cada vez mais comum à população, sendo essencial facilitar esta movimentação às pessoas, uma vez que são movimentos inerentes à realidade do espaço urbano e das pessoas que nele vivem. A garantia de facilidade nesses deslocamentos é imprescindível ao modelo capitalista que vivenciamos, o qual exige uma otimização cada vez maior do tempo de viagens feitas pela população, para convertê-lo em tempo de produção. Assim, acrescenta Villaça (1986, p. 40) que "dadas as diferentes condições de transporte das distintas classes sociais em nossas cidades, (...) a ampla possibilidade de deslocamentos é vital para o homem urbano, sendo inclusive um índice revelador de riqueza e desenvolvimento".

Dessa maneira, tem-se que o planejamento viário e de transportes é uma das principais ferramentas do poder público na busca de reduzir a segregação socioespacial e na busca de uma melhoria significativa na economia e na qualidade de vida dos indivíduos que no território convivem.

Partindo das discussões estabelecidas, o objetivo do trabalho é analisar a implantação do loteamento residencial Fazenda do Lago, localizado em Itabira-MG, e como este se relaciona com o tecido urbano existente, verificando, principalmente, se o planejamento urbano e de transportes do município conseguem garantir a mobilidade urbana e a acessibilidade dos moradores do loteamento aos principais equipamentos comunitários, definidos pelo parágrafo 2, do inciso 4, do Art. 4 da Lei 6.766/79 (BRASIL, 1979) como "os equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares"; de forma a gerar uma convivência urbana plena e, conseqüentemente, melhorar a qualidade de vida dos mesmos.

DIAGNÓSTICO

Antes de apresentar a análise se os moradores do empreendimento estudado terão a garantia da convivência plena no tecido urbano, verificando-se o nível de mobilidade urbana e acessibilidade aos principais equipamentos comunitários, será feita uma breve apresentação, que consiste em um diagnóstico da situação atual, do loteamento Fazenda do Lago e do município de Itabira, em Minas Gerais.

O empreendimento escolhido como estudo de caso se chama Loteamento Fazenda do Lago e consiste em um loteamento urbano com fins residenciais, projetado pela empresa Engemaster Engenharia e Projetos Ltda. É formado por 248 lotes, grande parte com 210m² a 300m², localizado no bairro Gabiroba, em Itabira, mais precisamente entre as vias: Avenida Doutor Pedro Guerra, Rua BW11, Rua BW10, Rua Benedito F. dos Santos e Rua B.



Figura 1: Localização Loteamento Fazenda do Lago
Fonte: GoogleMaps

Itabira é um município brasileiro localizado no interior do estado de Minas Gerais, pertencente à Mesorregião Metropolitana de Belo Horizonte e, mais especificamente, à Microrregião de Itabira, encontrando-se a 110 Km a nordeste da capital do estado. O seu território ocupa uma área de 1.253,704 km², sendo que o seu perímetro urbano possui uma área de 112,43 km², de acordo com a Embrapa Monitoramento por Satélite. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sua população em 2013 era de cerca de 115.817 habitantes, sendo então o 23º mais populoso do estado. A seguir será apresentada uma tabela que demonstra a evolução da população do município por situação de domicílio, no período de 1980 a 2007.

Tabela 1: População residente por situação de domicílio, Itabira - 1980, 1991, 2000 e 2007
Fonte: IBGE (Censo Demográfico 1980, 1991, 2000)

| Ano / Situação domicílio de | 1980 | 1991 | Δ% 1980-1991 | 2000 | Δ% 1991-2000 | 2007 | Δ% 2000-2007 |
|-----------------------------|--------|--------|--------------|--------|--------------|---------|--------------|
| População total | 71.114 | 85.606 | 1,70 | 98.322 | 1,27 | 105.159 | 0,96 |
| Urbana | 58.675 | 72.954 | 2,00 | 89.703 | 3,43 | 97.564 | 1,21 |
| Rural | 12.439 | 12.652 | 0,15 | 8.619 | 1,90 | 7.595 | -1,79 |
| Grau de urbanização (%) | 82,51 | 85,22 | - | 91,23 | - | 92,78 | - |

Da mesma maneira, de acordo com o Atlas de Desenvolvimento Humano de 2013, 10,65% dos trabalhadores de Itabira estavam ocupados no setor industrial extrativo e 6,42% na indústria de transformação no ano de 2011. A seguir, apresenta-se a tabela que contém a evolução da População Economicamente Ativa (PEA) por setores, podendo observar que o setor com maior percentual de ocupação no ano 2000 era o de prestação de serviços, seguido pelo setor social e pelo setor de comércio de mercadorias

Tabela 2: Setores de ocupação econômica do ano 2000 - Itabira
Fonte: IBGE (Censo Demográfico 2000)

| Setor de ocupação | Ano 2000 | % |
|---|----------|--------|
| Total | 35.573 | 100,00 |
| Atividades agropecuárias, de extração vegetal e pesca | 2.801 | 7,87 |
| Indústria de transformação | 2.553 | 7,18 |
| Indústria de construção civil | 3.685 | 10,36 |
| Outras atividades industriais | 3.453 | 9,71 |
| Comércio de mercadorias | 4.137 | 11,63 |
| Transporte e comunicação | 1.282 | 3,60 |
| Serviços auxiliares da atividade econômica | 1.235 | 3,47 |
| Prestação de serviços | 8.213 | 23,09 |
| Social | 4.190 | 11,78 |
| Administração pública | 1.609 | 4,52 |
| Outras atividades | 2.415 | 6,79 |

Partindo dos dados apresentados, pode-se concluir que durante o século XXI, seguindo até os dias de hoje, os setores que mais contribuíram para a economia e que geraram mais empregos à população de Itabira foram os de prestação de serviço, de indústria e de comércio, sendo que estatísticas da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) do município apontam que, em março de 2013, o comércio gerava cerca de 15 mil empregos na cidade.

Em relação aos equipamentos públicos, uma pesquisa realizada pela prefeitura em 2010 revelou que o município possuía cerca de 63 centros de saúde, sendo que o sistema médico-hospitalar circula em torno de dois hospitais principais, o Hospital Carlos Chagas e o Hospital Nossa Senhora das Dores, ambos localizados próximos à área central da cidade. Com relação à educação, o número de escolas eram 104 unidades, dentre escolas públicas e privadas, e a cidade também possui 3 institutos de ensino superior: *campi* da Universidade Presidente Antônio Carlos (Unipac), Fundação Comunitária de Ensino Superior de Itabira e Centro de Ensino Superior de Itabira (IBGE, 2012).

No que diz respeito ao transporte e a malha viária em Itabira, serão apresentados alguns dados:

- A frota municipal no ano de 2012 era de 48 224 veículos, sendo 29 391 automóveis, 1 658 caminhões, 87 caminhões-tratores, 3 765 caminhonetes, 1 025 caminhonetes, 337 micro-ônibus, 9 910 motocicletas, 793 motonetas, 545 ônibus, 218 utilitários, 5 tratores de rodas e 490 classificados como outros tipos de veículos, de acordo com a pesquisa do IBGE.
- O transporte coletivo do município é administrado pelo Departamento de Transportes e Trânsito de Itabira (Transita), órgão responsável por regularizar, coordenar e organizar o tráfego, o trânsito e o sistema viário municipal, que, por sua vez, estão tornando-se cada dia mais saturados, devido ao crescente número de veículos motorizados particulares nos últimos anos, como ressaltado no jornal online *DeFato*. A frota do transporte coletivo é disponibilizada pela empresa Transportes Cisne, que também é responsável por planejar os itinerários e horários das linhas. O município possui apenas 27 linhas de ônibus para atender a toda a população, o que ressalta a importância de aumentar o número de linhas e melhorar o planejamento dessas linhas, a fim de criar uma rede integrada que possa atender igualmente a população.
- A respeito da malha viária de Itabira, nota-se que não há nenhuma ciclovia construída no território itabirense. O município possui algumas vias de importância,

ênfatizando as principais vias de interligação da cidade às demais em seu entorno, sendo duas de jurisdição federal e duas de jurisdição estadual. A rodovia MG-129 corta o município e interliga Itabira a São Gonçalo do Rio Abaixo. Já as outras rodovias que ligam o município são: a BR-120, interliga Itabira a Santa Maria de Itabira, a MG-434, interliga Itabira  BR-381 e a Bom Jesus do Amparo, que conecta o município  Região Metropolitana de Belo Horizonte e a várias cidades de Minas Gerais e do Espírito Santo.

- No que diz respeito ao modal ferroviário, Itabira possui uma estação de passageiros pertencente à linha que interliga Belo Horizonte a Vitória, atendida pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). A EFVM não se limita apenas ao transporte de passageiros, a mesma também atende ao transporte de minério extraído na cidade, tornando-se o principal meio de escoamento da carga aos portos do litoral capixaba.

PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

As proposições e resultados serão apresentados partindo da avaliação crítica de como a localidade do empreendimento é entendida no planejamento da cidade, a partir dos mapas de Zoneamento Urbano e de áreas de Interesse Especial do município apresentados. Em seguida, será apresentada a análise de como é ofertada a infraestrutura ao local onde o empreendimento está locado, observando se o planejamento de transportes e viário atende à demanda da população residente do loteamento Fazenda do Lago.

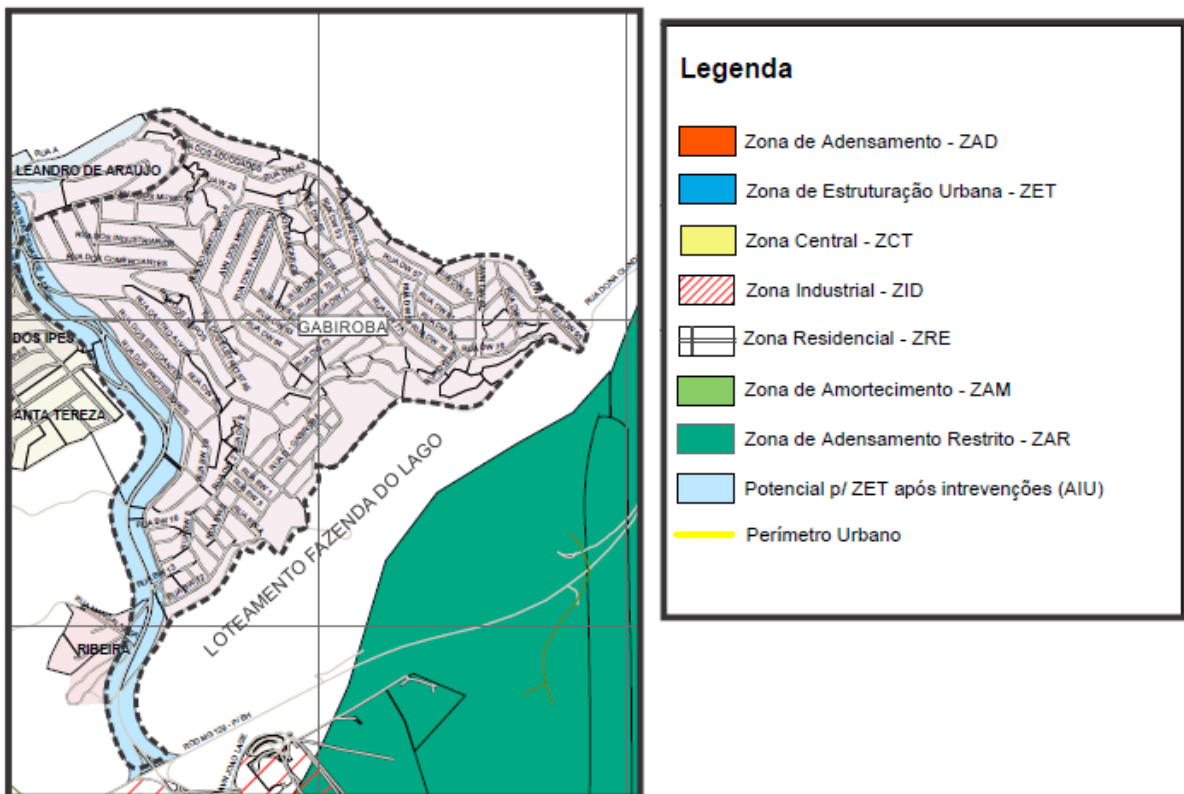


Figura 2: Mapa de Zoneamento Urbano no bairro Gabiroba, Itabira-MG
Fonte: Lei 4.034/06 (Plano Diretor de Itabira)

Verificando o mapa de Zoneamento Urbano do município,  possível observar que o terreno destinado ao loteamento localiza-se entre parte da Zona Residencial (ZRE) e parte da área de potencial para Zona de Estruturação Urbana após intervenções. Desta maneira,  notrio que o local  propício para a alocação de um loteamento residencial, pois grande parte de seu entorno é residencial e uma fração prevê intervenções urbanas. É importante ressaltar que o empreendimento posiciona-se próximo à Zona de Adensamento Restrito (ZAR), tornando-se, assim, a área limite para ocupação. O loteamento também se localiza próximo

à Zona Industrial (ZID) do município e relativamente distante da Zona Central (ZCT ou ZCE), potenciais áreas a serem polos geradores de viagens.

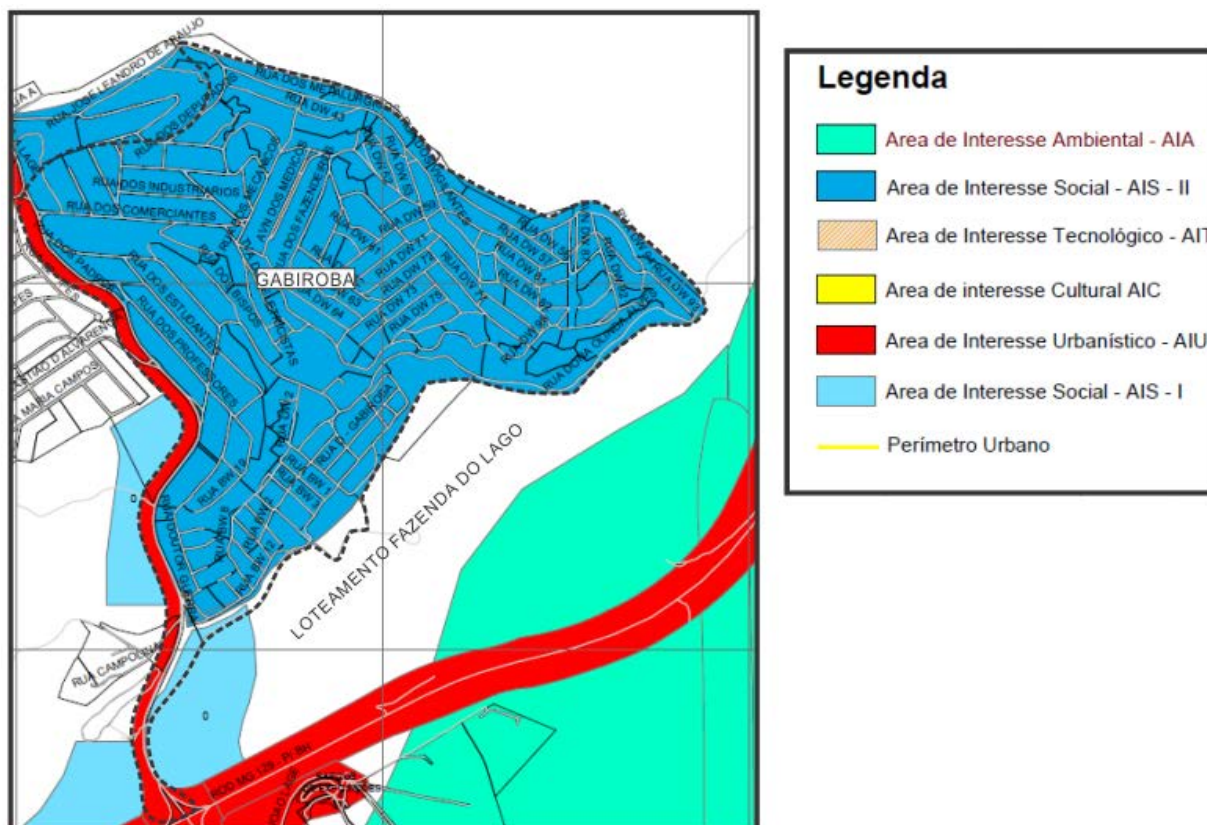


Figura 3: Mapa de Áreas de Interesse Especial no bairro Gabiroba, Itabira-MG
Fonte: Lei 4.034/06 (Plano Diretor de Itabira)

Em relação ao mapa de Áreas de Interesse Especial, é perceptível que o local do loteamento Fazenda do Lago está entre uma Área de Interesse Social I (AIS I) e uma Área de Interesse Social II (AIS II), especificadas de acordo com o Plano Diretor do município - Lei 4.034/06 (ITABIRA, 2006):

Art. 42. As AIS correspondem às áreas destinadas à manutenção e à instalação de moradias de interesse social, com programas de regularização urbanística e fundiária, compreendendo duas categorias:

I – AIS I: áreas destinadas à instalação de parcelamentos ou ocupação de interesse social;

II – AIS II: áreas onde se faz necessária a regularização e/ou a recuperação ou remanejamento de assentamentos humanos de interesse social.

Desta maneira, é compreensível que o bairro Gabiroba, onde está locado o loteamento residencial em questão, possui população majoritariamente de poder aquisitivo baixo-médio, visando, assim, a construção de moradias de interesse social, que geralmente utilizam lotes com áreas mínimas.

Verificando o local de implantação da Fazenda do Lago em ambos os mapas, é possível notar que a localização do empreendimento encontra-se em uma área residencial, o que é positivo, pois não irá se deparar com um confronto de usos, o que ocorreria caso o mesmo estivesse em uma zona totalmente diferenciada, como industrial ou comercial, por exemplo. Outro ponto observado é que o terreno em estudo situa-se próximo à ZID, facilitando a integração dos futuros moradores a essa região, seja por oportunidade de emprego ou outros motivos. Em contrapartida, os lotes projetados estão relativamente afastados da ZCT (ou ZCE), que possuem grande parte dos serviços, dentre eles os principais centros de

saúde e de educação, dificultando a integração dessas pessoas com o espaço urbano e o restante da população.

No que concerne ao transporte coletivo de Itabira, como citado anteriormente, este é regulamentado e administrado pelo Departamento de Transporte e Trânsito de Itabira (Transita), órgão responsável por coordenar e ordenar o tráfego, o trânsito e o sistema viário da cidade. Contudo, a empresa responsável pela frota e pelos horários e itinerários das linhas dos ônibus é a Transportes Cisne, que possui apenas 27 linhas que atendem os usuários do município. O bairro Gabiroba, onde o empreendimento será implantado, é atendido por somente uma linha de ônibus, que seria a linha 130 (Fênix-Gabiroba). Realizando uma projeção de cada lote do loteamento ser ocupado por uma família de quatro pessoas, o Fazenda do Lago terá uma população aproximada de 992 pessoas (248 lotes x 4 pessoas = 992), que serão atendidas apenas pela linha 130. Esta projeção ainda desconsidera o restante da parcela que reside no bairro, que, avaliando sua extensão, pode até triplicar o número de pessoas que dependem de uma única linha de ônibus que não é destinada à área central do município, onde os principais equipamentos comunitários estão localizados, e que ainda possui um *headway* (tempo programado dos intervalos de viagens de uma mesma linha) de 20 a 30min em horário de pico.

Já em relação à malha viária e aos tipos de modos e modais utilizados na cidade, nota-se que o loteamento localiza-se próximo a uma avenida de grande importância no município e que ainda prevê modificações urbanísticas e maior movimentação de pessoas e modos de transportes - a avenida Doutor Pedro Guerra - já que está prevista como AIU (Área de Interesse Urbanístico). É perceptível esta prioriza os veículos motorizados, já que não há ciclovias incluídas em sua área e o passeio, em grande parte de sua extensão, encontra-se precário, com medidas inferiores ao apontado pelo Plano Diretor e sem nenhum dispositivo que permita a locomoção de pessoas com mobilidade reduzida, como o piso tátil, por exemplo. A Avenida Doutor Pedro Guerra é o principal acesso à ZCT do município, que contém os principais centros de educação, saúde, comércio e serviços. O deslocamento mais viável e rápido para a população que futuramente irá residir no loteamento é por meio de veículos particulares motorizados, pois a distância, de aproximadamente 6,5 Km, não é compatível com os pedestres e a falta de ciclovias pode tornar a locomoção por meio de bicicletas insegura. O transporte público também não atende, já que a única linha que presta serviço ao bairro Gabiroba destina-se ao bairro Fênix, apenas.

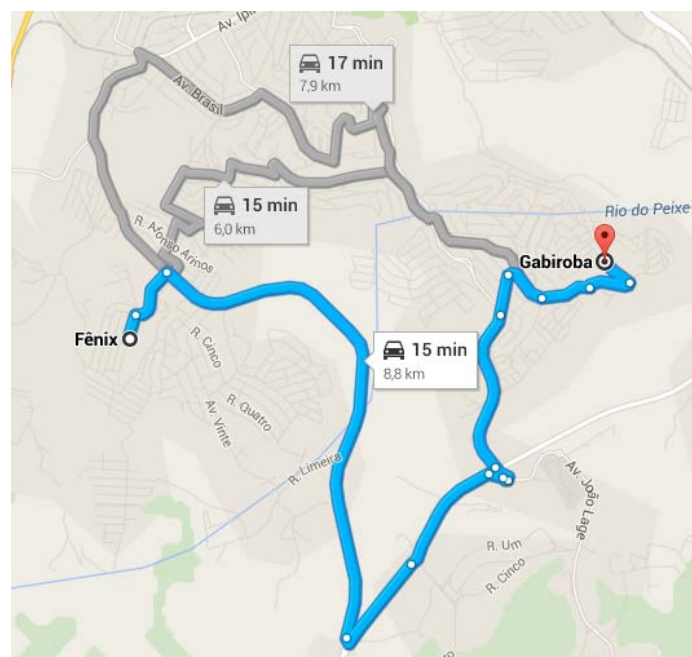


Figura 4: Distância e tempo médio entre os bairros Gabiroba e Fênix.

Fonte: Googlemaps

Além da Avenida Doutor Pedro Guerra, o empreendimento localiza-se perto da rodovia MG-129, responsável por dar acesso direto à BR-120, saída para outros municípios, encontrando-se, portanto, em local favorável ao acesso aos demais municípios limítrofes. A mesma via é também a principal forma de acesso à ZID de Itabira, favorecendo o deslocamento por meio de modos motorizados particulares, como motocicletas e carros, ou por bicicleta, permitindo a locomoção apenas no acostamento, o qual não seria a solução mais segura à mobilidade do ciclista.

Com relação à intermodalidade, esta possui um grau minimizado, já que nenhuma das vias de importância do itinerário dos coletivos possibilitam a intermodalidade em suas estruturas físicas, como corredores exclusivos para ônibus ou ciclovias em sua extensão. No que concerne à malha ferroviária existente na cidade, esta, não atende aos moradores do bairro Gabiroba, já que a estação se localiza a 6,1 Km de distância e não há linha de transporte público que se destine diretamente ao local.

CONCLUSÕES

Após analisar o empreendimento Loteamento Fazenda do Lago, e, considerando a implantação e sua relação com o espaço urbano de Itabira, é possível concluir algumas questões a respeito.

Primeiramente, tem-se que o empreendimento localiza-se em área majoritariamente residencial de baixa-média classe, afinal a área é considerada como AIS. Assim, pode-se concluir que o nível de motorização da região não é alto, já que a renda dos moradores não é expressiva e os transportes individuais motorizados geram diversas despesas, tornando-se um alto custo.

Os moradores possuem apenas uma única linha de ônibus que atende o bairro, a linha 130 da Transportes Cisne. Esta, além de ser totalmente insuficiente para atender os habitantes do bairro, e, conseqüentemente, os moradores do Loteamento Fazenda do Lago, ainda realiza viagens com pouca frequência, possuindo um headway de cerca de 20 minutos, chegando até 30 minutos no horário de pico, tornando-se um problema crítico de deslocamento.

Outra dificuldade imposta é que as principais vias de acesso às regiões de importância na cidade, em especial a zona central e industrial, priorizam apenas o uso do transporte individual motorizado, não condicionando a segurança de outros meios alternativos que possuem baixo custo, como a bicicleta, por exemplo. Isso, por sua vez, dificulta as relações dos moradores com a convivência urbana na cidade, tornando-se um obstáculo para a utilização de centros de saúde, educação e comércio, além de dificultar também o deslocamento diário dos habitantes para o trabalho.

Logo, apesar de localizar-se relativamente perto das zonas central e industrial da cidade (cerca de 6,5Km e 4,5Km, respectivamente), verifica-se que a população localizada no bairro Gabiroba acaba sendo vítima de segregação espacial, devido à falta de oferta de transporte público e de malha viária que permita a multimodalidade na região.

Com relação ao deslocamento aos municípios limítrofes, a localização do empreendimento é privilegiada, já que encontra-se próximo às rodovias MG-129 e BR-120, mas apresenta o mesmo problema de priorização de deslocamentos realizados por meio de transportes individuais motorizados. A viabilidade para deslocar-se por meio do modal ferroviário também é prejudicada, já que a estação do mesmo está localizada a 6,1Km de distância, aproximadamente, não contendo nenhuma linha de transporte público que destine-se diretamente ao local.

Diante de tudo que foi apresentado e retomando o conceito de segregação socioespacial de Villaça (1998, p. 142), que diz respeito ao "processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros", conclui-se que o Loteamento Fazenda do Lago encontra-se segregado no tecido urbano de Itabira, por encontrar-se afastado do centro urbano e por ser

pouco privilegiado pelo poder público no quesito mobilidade e acessibilidade com o transporte público coletivo. Além disso, a localização do bairro prioriza o meio de transporte individual, não possuindo alternativas de outros modais que atendam de forma plena a população.

Conclui-se assim, partindo dos resultados apresentados, que o problema do uso excessivo do transporte individual motorizado e sua priorização no espaço urbano e nas políticas públicas, considerando a estruturação do sistema viário, apresenta-se como desfavorável à população, já que prejudica parte desta que depende do sistema coletivo de transporte. A problemática não ocorre apenas no município de Itabira, mas sucede-se no país inteiro, como ressalta Ramis e Santos (2012, p.165):

A amplitude dos sistemas de financiamento atualmente existentes para aquisição de veículos no Brasil, aliada a uma postura cultural histórica das classes médias que coloca a posse do automóvel como símbolo de status, de absoluta mobilidade e “liberdade”, certamente aumentam suas vendas e, conseqüentemente, sua presença nas ruas. O dimensionamento pré-existente dos sistemas viários somado ao crescente volume de veículos impacta a acessibilidade oferecida pela estrutura urbana, tornando-a pouco eficiente por privilegiar os deslocamentos por meio de veículos automotores, e desfavorece a mobilidade de pessoas por outros meios, impactando de maneira negativa esse aspecto da qualidade de vida.

Desta maneira, verificando-se a utilização de uma matriz de transportes pouco diversificada e a valorização de um modo poluente e que possui uma taxa de ocupação baixa, há a necessidade não só da conscientização e mudança comportamental de todos, mas principalmente na mudança da infraestrutura urbana e da política e planejamento viário e de transportes. A modificação de perspectiva pública visando a priorização dos transportes coletivos em detrimento dos individuais, apresentando um planejamento eficiente, é imprescindível para a melhoria dos diversos problemas sociais relatados, como a segregação socioespacial, a espoliação urbana e, conseqüentemente, a melhora de qualidade de vida da população.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, 20 de dez. 1979.

IBGE - **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Cidades, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br>.

ITABIRA. Lei nº 4.034, de 16 de novembro de 2006. Plano Diretor de Itabira.

KOWARICK, Lucio. **A Espoliação Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1979. 202 p.

RAMIS; Jacqueline Elhage; SANTOS, Emmanuel Antônio. Uso de automóveis e o caos urbano: Considerações sobre o planejamento de transportes das grandes cidades. **Journal of Transport Literature**, Brasil, vol. 6, n. 4, p. 164-177, out. 2012.

RIGATTI, Décio. Loteamentos, Expansão e Estrutura Urbana. **Revista Paisagem Urbana**. São Paulo, n. 15, p. 35-69, dez. 2002.

SILVA. Implantação de Loteamentos e Segregação Socioespacial Urbana. **Revista Geográfica de América Central**. Costa Rica, n. especial, p. 1-32, jul. 2011.

TRANSPORTES CISNE. **Linhas**. Disponível em: <<http://www.transportescisne.com.br/index2.htm>>. Acesso em: 13 Set. 2014.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001. 373 p.

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986. 56 p.