



Marzo 2019 - ISSN: 1988-7833

## IMPLANTAÇÃO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO EM VIA PÚBLICA DE DOURADOS - MS<sup>1</sup>

Antônio Garcia Dias<sup>2</sup>

Heitor Romero Marques<sup>3</sup>

Franz Maciel Mendes<sup>4</sup>

Pedro Paulo Sperb Wanderley<sup>5</sup>

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Antônio Garcia Dias, Heitor Romero Marques, Franz Maciel Mendes y Pedro Paulo Sperb Wanderley (2019): "Implantação de vagas de estacionamento em via pública de Dourados - MS", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (marzo 2019). En línea: <https://www.eumed.net/rev/cccss/2019/03/vagas-estacionamento-via.html>

**RESUMO:** Este artigo busca estabelecer uma análise sobre a implantação de novas vagas de estacionamento em ruas e avenidas da cidade de Dourados-MS, para tanto, apresentaremos dados e discussões relativas à História do Desenvolvimento Urbano Local, à legislação em trâmite na Câmara Municipal, bem como, dados estatísticos baseados em um questionário de pesquisa elaborado e aplicado pelos autores.

**PALAVRAS-CHAVE:** 1. Desenvolvimento local 2. Desenvolvimento Urbano 3. Metodologia de Pesquisa

**ABSTRACT:** This article seeks to establish an analysis of the implementation of the new parking spaces in the streets and avenues of the city of Dourados-MS, for this purpose, we will present data and discussions related to the History of Local Urban Development, the legislation in progress in the City Hall, as well as statistical data based on a research questionnaire developed and applied by the authors.

**KEYWORDS:** 1. Local development 2. Urban development 3. Research methodology

**RESUMEN:** Este artículo busca establecer un análisis sobre la implantación de nuevas plazas de aparcamiento en calles y avenidas de la ciudad de Dourados-MS, para tanto, presentaremos datos y discusiones relativas a la Historia del Desarrollo Urbano Local, a la legislación en trámite en el Ayuntamiento, así como, datos estadísticos basados en un cuestionario de investigación elaborado y aplicado por los autores.

<sup>1</sup> Grupo de pesquisa/CNPq/UCDB: Economia criativa, aprendizagem e solidariedade ativa na dinâmica territorial.

<sup>2</sup> Mestrando em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco. Professor de disciplinas jurídicas, de Língua Latina e de Epistemologia da Ciência na mesma Universidade Católica Dom Bosco, nos níveis de extensão, graduação e pós-graduação. Contato: e-mail [agarcia@ucdb.br](mailto:agarcia@ucdb.br)

<sup>3</sup> Licenciado em Ciências e Pedagogia, Especialista em Filosofia e História da Educação, Mestre em Educação – formação de professores, Doutor em Desenvolvimento Local. Contato: [heiroma@ucdb.br](mailto:heiroma@ucdb.br)

<sup>4</sup> Mestrando em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco. Especialização em Tecnologia de Gestão Pública e Responsabilidade Fiscal pela Escola Superior Aberta do Brasil. Administrador na Universidade Federal da Grande Dourados. Bacharel em Administração e Direito. Contato: e-mail [mendesfranz@gmail.com](mailto:mendesfranz@gmail.com)

<sup>5</sup> Mestrando em Desenvolvimento Local pela Universidade Católica Dom Bosco. Pós-Graduado em Direito Público. Graduado em Direito pela Universidade Católica Dom Bosco (2007). Atualmente é professor da Universidade Católica Dom Bosco nas disciplinas de Direito Penal, Direito Processual Penal, Prática Processual Penal e Estágio Supervisionado I e II, no Curso de Direito. Advogado. Contato: e-mail: [4280@ucdb.br](mailto:4280@ucdb.br)

**PALABRAS CLAVE:** 1. Desarrollo Local 2. Desarrollo Urbano 3. Metodología de investigación

## 1. INTRODUÇÃO

A cidade de Dourados, um município relativamente novo, encontra-se atualmente em expansão urbana, sendo discutido em sua Câmara Municipal a possibilidade de retirada dos canteiros centrais para ampliação do número de vagas para estacionamento de veículos automotores na área central da cidade. Todavia, o município passou em sua história por diversos momentos de desenvolvimento com características específicas.

O presente artigo tem como objetivo geral analisar a viabilidade da implantação de vagas de estacionamento em via pública (nos atuais canteiros centrais), defronte a estabelecimentos de ensino e de saúde, conforme proposta do Projeto de lei Complementar n. 205/2012 Os objetivos específicos são o de realização de abordagem histórica sobre a ocupação da cidade de Dourados e a análise social e jurídica do projeto de Lei.

Justifica-se a pesquisa por ser o objeto do citado projeto de lei uma obra de grande impacto, ambiental, jurídico e social, na cidade de Dourados. A análise jurídica sobre a constitucionalidade e a forma legal de implantação das vagas nos canteiros centrais da cidade, deve estar alinhada ao senso dos usuários das vias públicas diretamente afetadas, visando, além do reordenamento da cidade, com a implantação das novas vagas, o bem estar e a comodidade social.

A abordagem da pesquisa é quali-quantitativa, realizada por meio da aplicação de questionário perfazendo 151 respondentes no período de 23 a 27 de novembro de 2017, com a utilização da plataforma *Google Forms*, bem como por pesquisa bibliográfica.

## 2 BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE DOURADOS

Dourados na atualidade (de 2017), é a segunda maior cidade do Estado de Mato Grosso do Sul, depois da capital. Cidade hospitaleira e assentada numa região agropastoril com uma população estimada em 215.486 habitantes, segundo o IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Dourados vem experimentando um acentuado crescimento urbano e conta com uma significativa presença de Universidades, Centros Universitários e Faculdades, além de muitas escolas dedicadas à educação básica. Neste sentido, Silva destaca que:

[...] a análise da evolução urbana de Dourados revela quatro etapas distintas. A primeira, com início na primeira década do século XX e estendendo-se até aproximadamente 1940, corresponde à origem e consolidação do novo núcleo urbano na condição de pequeno centro de abastecimento local, resultado da interação das duas principais atividades econômicas regionais: o extrativismo da erva-mate e a pecuária extensiva. A fase seguinte, que se estende de 1943 a 1970, foi definida por intervenções estatais e por diversos projetos públicos e privados de colonização no Mato Grosso do Sul meridional, que promoveram o reordenamento das atividades econômicas nesse espaço regional (SILVA, 2000, p.76 ).

Silva (2000) continua destacando as características do período seguinte, momento em que houve um processo agudo de esvaziamento demográfico da área rural, com fluxo populacional crescente direcionado para a área urbana, e por outro lado, também é o momento em que a cidade se tornou importante polo regional, assim como ainda é atualmente:

O terceiro período tem início com a chegada das lavouras tecnificadas de trigo e soja a partir de 1968-1970 e com a intensificação das intervenções federais no espaço urbano-regional. A entrada dessas lavouras, ao mesmo tempo em que marcou a integração da região aos interesses do Complexo Agroindustrial da soja, desencadeou também transformações profundas que alteraram simultaneamente e com grande intensidade o espaço rural e urbano nessa porção austral do Mato Grosso do Sul (SILVA, 2000, p. 76).

O mesmo autor retrorreferido apresenta o último período de desenvolvimento e expansão do município o qual teve início na virada entre as décadas de 1980 e 1990, mantendo, grosso modo, as mesmas características que se pode verificar nos dias atuais:

O quarto e último período principia em 1989/90 com o esgotamento do modelo de urbanização fortemente dependente do financiamento federal e com a emergência de um novo padrão urbano em Dourados que se elabora no novo contexto dominado pelas determinações cruzadas dos processos de retraimento do Estado desenvolvimentista e de reestruturação econômica em curso (SILVA, 2000, p.77).

Nesse período, ao intensificar a constituição de um espaço crescentemente dotado de um conteúdo de ciência, técnica e informação, propiciou a expansão e diversificação do processo de agroindustrialização, com a implantação de plantas industriais de abate e processamento de suínos, de aves e mais recentemente de usinas de açúcar e álcool, sendo que,

Essas novas realidades repercutem com intensidade em Dourados, exacerbando o grau de urbanização que já tinha atingido um patamar elevado na fase anterior, expandindo a presença e as atividades do capital imobiliário na cidade, favorecendo a emergência de novas espacialidades urbanas, ao mesmo tempo em que o poder público local tende a assumir maiores fatias de responsabilidade na gestão do espaço urbano (SILVA, 2000, p.77)

É nesse contexto que foi inserida mais uma proposta de desenvolvimento urbano da cidade de Dourados, por iniciativa de um vereador, o Projeto de Lei Complementar nº 205 de 19 de Outubro de 2012 (PLC205/2012), que já passou em primeira votação e que tramita na Câmara Municipal de Dourados e que acrescenta o parágrafo 24 ao artigo 117 da Lei que dispõe sobre o zoneamento, uso e ocupação do solo e o Sistema Viário em Dourados. Dentre as mudanças previstas no PLC205/2012 está a construção de estacionamento nos canteiros centrais de ruas e avenidas com duas ou mais pistas, em frente a estabelecimentos de ensino (escolas regulares, de línguas, profissionalizantes) e Centros de Saúde, hospitais, clínicas, policlínicas e laboratórios médicos.

O referido projeto tem causado polêmica entre setores da população quanto à finalidade de seus benefícios, visto que, nem todos os cidadãos do município compreendem claramente a maneira que a execução desta obra poderá afetá-los como indivíduos, ou ainda, a sociedade douradense como um todo. Neste sentido, tem havido manifestações em redes sociais em busca de esclarecimentos dos representantes do poder público e mesmo pela realização de uma audiência

pública na Assembleia Legislativa Municipal para que se possam discutir os interesses e benefícios relacionados à proposta em questão, e ainda, verificar a viabilidade de execução do projeto, bem como, os impactos socioambientais decorrentes, assuntos que ainda não foram apresentados efetivamente com devida transparência para a população.

Algo semelhante aconteceu na cidade quando houve a alteração do gabarito dos edifícios na área urbana do município, episódio em que ficou claro que seria estabelecido o desenvolvimento a qualquer custo, mesmo com ressalvas de autoridades de segurança quanto a viabilidade de tais mudanças, quadro que segundo o já referenciado Silva (2000), representa,

[...] o engajamento e o empenho do poder público local nas ações das redes de crescimento algumas vezes são tão decisivos, a ponto de negligenciar ou minimizar certas consequências temerárias decorrentes de decisões favoráveis aos interesses dos protagonistas dessas redes (SILVA, 2000, p.206).

O conceito de desenvolvimento local deve estar ligado à noção de desenvolvimento humano, bem-estar social e qualidade de vida<sup>6</sup>, ou seja, deve respeitar, por um lado, os interesses da comunidade local como um todo, e por outro, seu componente humano de acordo com perspectivas individuais, buscando o estabelecimento de uma harmonia entre aquilo que é conveniente para todos os envolvidos no desenvolvimento prático dos processos sociais, econômicos, e ambientais implicados.

Em outras palavras, é necessário compreender o Desenvolvimento Local em contraposição à hegemonia do capital, “colocando o ser humano em situação de prevalência, em relação ao econômico” (MARQUES, 2017).

Essa postura teórica e prática implica a superação de um modo tradicional de conceber a riqueza material para adotar um modo mais coerente com a satisfação das necessidades humanas, de modo mais igualitário, sem desprezo dos méritos e esforços individuais na construção e gozo do bem estar social (MARQUES, 2017, p.27).

Em vistas do bem estar social e do respeito aos interesses da comunidade douradense, aguarda-se que sejam seguidas todas as etapas legais para a implementação e execução das obras relacionadas no PLC205/2012, que no momento encontra-se em tramitação no poder legislativo do município, assim como, que haja mais transparência por parte dos representantes do poder público, para que sejam também respeitadas as disposições do Plano Diretor de Dourados<sup>7</sup>, relacionadas ao trânsito e transporte urbano, sistema viário local e desenvolvimento sustentável, bem como, o patrimônio de identidade cultural da cidade, a qualidade de vida da população e a política municipal de meio ambiente.

### 3 URBANISMO E TERRITORIALIDADE URBANA

<sup>6</sup> Para maiores elucidações sobre a conceituação de Desenvolvimento Local, vide: OLIVEIRA, Francisco de. **Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local?** São Paulo: Polis; Programa Gestão Pública e Cidadania/ EAESP/ FGV, 2001.

<sup>7</sup> Instituído pela **Lei Complementar n° 72, de 30 de dezembro de 2003**.

O urbanismo está relacionado com atividades de estudo, regulação, controle e planejamento da cidade, em seu sentido mais amplo, ou seja, da urbanização e desenvolvimento urbano, entendidos como objetos de estudo e conhecimento humano. Neste sentido, a gestão urbana enquanto empreendimento deve satisfazer as necessidades individuais e coletivas dos vários setores de sua população, de tal maneira que sejam articulados recursos humanos, financeiros, institucionais, políticos e ambientais para a organização e manutenção da cidade.

As técnicas de organização e funcionamento do território urbano foram amplamente utilizadas ao longo da história das sociedades humanas, desde a antiguidade até a Idade Moderna<sup>8</sup> e estiveram presentes no planejamento de muitas cidades brasileiras e outras latino-americanas, ou mesmo, com exemplos pontuais espalhados ao redor do globo, como um marco de modernidade e progresso relacionado diretamente ao desenvolvimento socioeconômico local.

A cidade e o ordenamento do espaço urbano foram também, objeto de estudo de vários autores das áreas das ciências humanas e aplicadas e do urbanismo<sup>9</sup>, sendo reconhecido por seu caráter eminentemente multidisciplinar, inserido no contexto próprio de uma sociedade em processo de constante crescimento demográfico e respondendo a uma forte pressão de civilização e urbanidade, enfrentando suas demandas e problemas.

Em âmbito nacional, podemos destacar exemplos cidades como, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, na utilização de técnicas urbanísticas, desde a fase de planejamento inicial até a construção e manutenção do espaço urbano.

O planejamento urbano está inserido na da multidisciplinaridade do urbanismo, o campo que lida com os aspectos técnicos e políticos relacionados ao uso do espaço, bem estar humano, desenho urbano e ambiental em todas as suas aplicações, seja pela circulação de pessoas, pelo transporte coletivo e individual e/ou, pela rede de comunicações. Além disso, dois dos aspectos mais relevantes do planejamento urbano, são a proteção e conservação do meio ambiente. Considerando, de maneira relevante a essencialidade do desenvolvimento urbano sustentável entende-se que:

As relações entre políticas de preservação de bens histórico-culturais e de desenvolvimento urbano devem ser analisadas à luz de conceitos que articulem seus fundamentos básicos, similitudes, dicotomias e complementaridades, no sentido de integrar as diferentes funções do espaço urbano. [ou seja], o tema da sustentabilidade remete às relações entre as práticas sociais e a construção da qualidade ambiental urbana. Isto é, a grande questão é identificar o que sustentar, definindo-se o que deve permanecer, o que será transformado e os limites dessa transformação.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup>Para saber mais sobre a história do urbanismo e das cidades: BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. Editora Perspectiva, São Paulo, SP, 3ª Ed., 1997; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (Org.). **Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960**. EDUFBA, Salvador, BA, 2009.

<sup>9</sup> Maiores informações sobre o urbanismo podem ser encontradas em: ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Plácido de; BARREIROS, Mário Antônio Ferreira. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia de Construção Civil, 1995. ; MEYER, Regina Maria Prosperi. **O urbanismo: entre a cidade e o território**. Revista Territórios, s/d, p. 38-41.

<sup>10</sup> RIBAS, Otto; BEZERRA, Maria do Carmo de Lima. *Op. Cit.*, 2012, p. 105.

Prosseguindo, veremos dois métodos de análise social relevantes ao processo de construção do presente artigo e que permitem expandir nossos horizontes de conhecimentos relacionados à concepção, desenvolvimento e manutenção do espaço urbano de Dourados.

### 3.1 Microfísica territorial

Um dos autores pioneiros na abordagem do território foi Claude Raffestin, que merece destaque na sua obra, sobretudo, quando trata do caráter político do território, bem como sobre a compreensão do conceito de espaço geográfico, pois o entende como substrato, um palco, preexistente ao território.

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator “territorializa” o espaço<sup>11</sup>.

De acordo com o autor retrorreferido o território é tratado, principalmente, com uma ênfase político-administrativa, isto é, como o território nacional, espaço físico onde se localiza uma nação, e por conseguinte, um espaço onde se delimita uma ordem jurídica e política; um espaço medido e marcado pela projeção do trabalho humano com seus limites e fronteiras. Desta maneira, o território deve ser conceitualmente, entendido e analisado, como:

[...] um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder. [...] o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder.<sup>12</sup>

Claude Raffestin enfatizou o caráter político-administrativo do território, tratando-o como um espaço físico de uma nação, marcado pelo poder e pela projeção do trabalho humano. Consequentemente, as ideias de poder, de mecanismos de controle e dominação estão presentes como fundamentais para a caracterização do território.

Para Michel Foucault<sup>13</sup> o poder se manifesta por meio de seu exercício, como um instrumento de dominação, seja na forma do poder do Estado seja do poder socioeconômico exercido pelas classes dominantes sobre as subalternas. Por outro lado, o poder se manifesta de maneiras complexas, coletivamente e de maneira individual, neste sentido, os efeitos do poder se fazem presentes em extratos sociais microfísicos e macrofísicos.

Outro traço do legado de Foucault é a análise social da subjetividade das experiências do corpo e suas relações com as formas de representação social do vivido, em outras palavras, os sistemas simbólicos fazem parte de um conjunto de esquemas mentais, sob forma de regras de coordenação, de códigos de comportamento e convivência, de imagens e símbolos, de

<sup>11</sup> RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.**, São Paulo: Ática, 1993, p. 143.

<sup>12</sup> RAFFESTIN, Claude. *Op. Cit.*, 1993, p. 143-4.

conhecimentos, competências e habilidades, de hábitos e atitudes culturais, de valores e crenças e de sentimentos. “Esse mundo subjetivo e simbólico construído socialmente, como representação social da realidade vivida, constitui a dimensão subjetiva do território”<sup>14</sup>.

A análise microfísica de um território não rejeita em seu arcabouço teórico explicações em nível geral ou macro. Tal proposta está mais relacionada à busca de novas explicações para a cosmologia social das sociedades humanas modernas.

### 3.2 AUTOPOIESE

A origem etimológica do termo *poiesis* é o grego, e significa, criação, produção<sup>15</sup>. Por lógica autopoiese quer dizer autoprodução, autocriação. A palavra surgiu pela primeira vez na literatura internacional em 1974, num artigo publicado por Varela, Maturana e Uribe<sup>16</sup>, para definir os seres vivos como sistemas que produzem continuamente a si mesmos. Esses sistemas são autopoieticos por definição, porque recompõem continuamente os seus componentes desgastados. Entretanto, a sua utilização é também, comumente, observável em outras áreas da ciência, como, o direito e a antropologia. “O responsável pela colocação da autopoiese no meio social foi Luhmann, que na década de 80 transformou a teoria autopoietica em um método de observação social”<sup>17</sup>.

“A abordagem sistêmica trouxe à Ciência, a partir da década de 1950, um viés de entendimento mais globalizante em relação ao paradigma dominante até então, o modelo cartesiano ou mecanicista”<sup>18</sup>. Neste sentido:

A Teoria da Complexidade, aplicada à Geografia por meio da abordagem sistêmica, pode auxiliar o desenvolvimento de seus estudos por proporcionar uma visão da emergência de atributos, gerados através da interligação das partes que compõe o “todo”, que para a Geografia é a organização do espaço<sup>19</sup>.

A autopoiese é compreendida como um fenômeno orgânico dentro das sociedades modernas, objeto de análise social que tem como base, o território a cultura e o corpus social. Além disso, um dos objetivos principais desse método de análise é compreender a complexidade do cosmos social, assim como, um organismo vivo e em constante autoprodução, todavia, seja necessário de se ter em mente também que os organismos humanos interagem também de maneira exógena com o ambiente em que vivem. Da mesma maneira, os corpos sociais também estão sujeitos à interação entre si.

<sup>14</sup> LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. *Op. Cit.* 2018.

<sup>15</sup> FEBBRAJO, Alberto, LIMA, FERNANDO Rister de Sousa. Autopoiese. **Enciclopédia jurídica da PUC-SP**. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Teoria Geral e Filosofia do Direito. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/152/edicao-1/autopoiese>

<sup>16</sup> Para conhecer melhor a teoria autopoietica desses autores recomenda-se a leitura de: MATURANA, H & VARELA, F.. **A árvore do conhecimento: as bases biológicas da compreensão humana**. Tradução de Mariotti & Diskin, L. São Paulo: Palas Athena, 2001.

<sup>17</sup> RIBEIRO, Luiz Felipe Brandini. **Uma introdução ao modelo de análise da evolução da paisagem: a autopoiese geomorfológica**. Caminhos de Geografia: Uberlândia, v. 10, nº 30, JUN, 2009, p. 183.

<sup>18</sup> LEIMBERGER, Leila. **Abordagem sistêmica e complexidade na geografia**. Geografia - v. 15, n. 2, JUL/DEZ, 2006, p. 95. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/geografia>

<sup>19</sup> LEIMBERGER, Leila. *Op Cit.*, 2006, p. 95.

Sob esse ponto de vista, a fenomenologia social pode ser considerada uma fenomenologia biológica, porque a sociedade é constituída de seres vivos que se autorregulam e se relacionam socialmente de maneira sistêmica em Arranjos Produtivos Locais (APL) ou Sistemas Produtivos locais (SPL), dessa maneira:

O SPL passou a ser concebido como uma forma de organização econômica geradora de produtos ou serviços específicos na qual o território e as relações não mercantis, de natureza social, desempenham papel fundamental. O conjunto de saberes e competências nele praticadas e não reproduzíveis em outros territórios passou a ser visto como sua especificidade e fator de diferenciação<sup>20</sup>.

### 3.3 A CIDADE E O MEIO URBANO

No caso de Dourados, as tramas do cenário de desenvolvimento urbano ganharam novos impulsos no início do século XXI com a aprovação de leis ordinárias relacionadas à regulamentação dos atos públicos e ao ordenamento territorial, e assim, numa esteira de acontecimentos os ares de modernidade e as necessidades logísticas da população do município entraram em pauta na Administração governamental local como tema de destaque. Em estudo acadêmico Victor Dengo Sabino salientou que,

[...] os primeiros traçados sobre o planejamento urbano municipal datam dos anos de 1978 e 1979 quando Jaime Lerner e sua equipe desenvolveram o Plano de Complementação Urbana, entendido como o primeiro Plano Diretor de Dourados.<sup>21</sup> após duas décadas, o Plano Diretor Municipal de Dourados foi instituído pela Lei complementar nº 72, de 30 de dezembro de 2003, e prevê que a implementação da política urbana/rural de desenvolvimento municipal seja realizada mediante a utilização das seguintes categorias de instrumentos: Instrumentos da execução da política de desenvolvimento municipal; Instrumentos de planejamento e ordenação do espaço urbano e rural; Instrumentos de indução do desenvolvimento urbano; Instrumentos de viabilização financeira do desenvolvimento urbano; Instrumentos de gestão; Instrumentos jurídicos e políticos.<sup>22</sup>

Dessa forma, o Plano Diretor Municipal de Dourados, em vigência desde 2003, é o instrumento que estabelece a Política Urbana Municipal, em consonância com a Constituição Federal e Estatuto da Cidade. Todavia, Oslon Carlos Estigarribia Paes de Barros<sup>23</sup>, apontou que a efetiva implementação dos atos públicos na cidade de Dourados enfrenta uma série de problemas, não obstante, o desenvolvimento urbano municipal enfrenta obstáculos de cunho, político e estrutural, relacionados à necessidade de melhora em determinados setores de serviços oferecidos à população douradense.

<sup>20</sup> LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre; FALCÓN. **Sistemas e arranjos produtivos e inovativos locais: abordagem territorial e os desafios para uma agenda de políticas públicas**, Rio de Janeiro, 2017, p. 102.

<sup>21</sup> SABINO, Victor Dengo. **Avaliação sobre a implementação do Plano Diretor municipal**. Dourados, MS: UFGD, 2014, p. 7.

<sup>22</sup> SABINO, Victor Dengo. *Op. Cit.*, 2014, p. 7-8.

<sup>23</sup> BARROS, Oslon Carlos Estigarribia Paes de. **Transporte público coletivo na cidade de Dourados-MS: mudanças permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. DISSERTAÇÃO (Mestrado em Geografia). Dourados, MS: UFGD, 2016, 200f.

A cidade de Dourados e o serviço de transporte público coletivo é um caso explícito do mencionado descompasso entre o crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimento em infraestrutura de transporte de massa e não-motorizado.<sup>24</sup> [...] incluindo como fundamento básico para sua elaboração e implantação, a participação de todos os segmentos da sociedade, garantindo assim, a construção de uma política de planejamento conduzida pelos cidadãos e direcionada à atenção das demandas mais prioritárias do seu município.<sup>25</sup>

Adiante, Sabino aponta que dentre os principais desafios enfrentados pela administração local são: combater o crescimento desordenado das áreas urbanas, descentralizar as decisões políticas relacionadas ao planejamento municipal, garantir o acesso igualitário às infraestruturas e ao solo urbano e promover a qualidade de vida dos moradores da cidade<sup>26</sup>.

Portanto, adentrando meados do século XXI, tanto a cidade de Dourados e seu espaço urbano, quanto a população residente na localidade, enfrenta problemas relacionados ao crescimento demográfico desordenado, que de certa maneira é visível e palpável em muitas cidades brasileiras de grande e médio porte, entretanto, cabe aos representantes eleitos o papel de prover aos cidadãos douradenses o subsídio logístico para que todos e todas possam usufruir da urbanidade inerentes aos conceitos urbanísticos da atualidade e que possam considerar em cerne, a gestão sustentável da cidade.

Um projeto da monta deste objeto do presente artigo, uma vez executado gera um grande impacto, seja no tráfego de veículos, seja no movimento do comércio e outros estabelecimentos do local (ainda que não sejam os diretamente afetados – escolas, clínicas e hospitais), no seio social e principalmente, no tocante ao impacto ambiental possivelmente gerado.

É necessário, então, analisar o referido projeto de Lei sob o enfoque da legislação brasileira, tanto a normatização Constitucional, quanto a infraconstitucional, tais como leis federais, estaduais, municipais, decretos, dentre outros, com a finalidade de percepção jurídica da viabilidade de execução e implementação do referido projeto.

Doravante se faz, preliminarmente, uma breve relação de apontamentos jurídicos que devem ser observadas e respeitadas no momento da finalização e discussão do LC205/2012. As normas aqui descritas classificam-se em constitucionais, federais e, inclusive, exaradas pelo Município de Dourados. Em comum, estas normas trazem regulamentações importantes para o uso do solo, de preservação do meio ambiente, bem como sobre o tráfego de veículos automotores nas áreas urbanas.

Há, no ordenamento jurídico, uma ordem hierárquica legislativa, figurando no mais alto grau desta hierarquia a Constituição Federal, que traz em seus dispositivos princípios e outras regras que devem ser rigorosamente cumpridas, seja na sua execução, como também na criação e elaboração

<sup>24</sup> BARROS, Oslen Carlos Estigarribia Paes de. *Op. Cit.*, 2016, p.19.

<sup>25</sup> SABINO, Victor Dengo. *Op. Cit.*, 2014, p. 6-7.

<sup>26</sup> SABINO, Victor Dengo. *Op. Cit.*, 2014, p. 7.

de novas leis. A consequência para o descumprimento dos preceitos constitucionais no surgimento de uma nova Lei é que esta estará fadada a ser declarada uma legislação inconstitucional.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, assegura a todos os brasileiros um meio ambiente equilibrado, sendo obrigação do Poder Público a realização de programas que visem suas preservação e defesa, sendo perpetuado nas futuras gerações. Para isso, a norma Constitucional aqui citada, em seu parágrafo 1º, estabelece que, para a realização de qualquer tipo de obra que cause impactos no meio ambiente, nada pode ser feito sem que antes seja realizado um estudo para analisar o impacto ambiental e as consequências daquela obra (BRASIL, 1988).

Com base nesta norma constitucional e, pelo impacto que a construção de vagas para veículos em canteiros centrais de avenidas de Dourados pode causar, foi que em parecer sobre tal projeto, devidamente encaminhado e protocolado junto à Câmara Municipal de Dourados, datado de 23 de Outubro do ano de 2017, o Ministério Público Estadual de Mato Grosso do Sul, recomendou a suspensão da votação do projeto em questão para que se demonstrasse a realização de estudo de impacto ambiental, indicando as ações que deveriam ser demonstradas e apresentadas (Ofício n. 1107/2017/11PJ/DOS),quais sejam:

- 1) O resultado das deliberações do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano provenientes do debate noticiado por meio do ofício 037/2017/GAB/CMD, encaminhando cópia da ata de registro do evento;
- 2) Sobre a realização de estudos relacionados ao impacto que a construção de calçamento para novas vagas de estacionamento, em locais anteriormente gramados, pode gerar quanto à permeabilidade do solo;
- 3) Sobre a previsão de condicionantes relacionadas à imposição de medidas alternativas para garantia da permeabilidade do solo, tais como aquelas previstas na seção III da Lei de Uso e Ocupação do Solo, especialmente em seu Art. 94, §1º, a fim de evitar e prevenir inundações e enchentes que podem vir a ser ocasionadas com o aumento do volume de águas direcionados às galerias e sistema de drenagem urbano;
- 4) Sobre a submissão do projeto ao crivo do Conselho Municipal do Meio Ambiente e do Instituto do Meio Ambiente de Dourados para deliberação acerca do impacto ao solo e à arborização e demais vegetação atualmente abarcada pelos canteiros centrais;
- 5) Sobre a previsão de critérios que condicionem a abertura de novas vagas à preservação da vegetação arbórea, nos termos da Lei nº 3.959/2015.

Registre-se que após a recomendação realizada pelo órgão do Ministério Público, houve a retirada do PLC205/2012 da pauta de votação da Câmara Municipal da cidade de Dourados, já que não houve o cumprimento de todos os estudos necessários para uma obra de grande impacto ambiental.

O Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257/01) foi criada trazendo normas de natureza pública e de interesse coletivo, que, segundo seu Art. 1º, parágrafo único “regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo da segurança e bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

O Estatuto das Cidades reza, ainda, nos termos do seu art. 10º que a função da política urbana deve ser o desenvolvimento das funções sociais da propriedade urbana, obedecendo algumas diretrizes, tais como o direito a moradia, ao saneamento ambiental, infraestrutura, transporte urbano e aos serviços públicos, além do direito ao trabalho e ao lazer (BRASIL, 2001).

Assevera, ainda, a citada Lei Federal o fomento à participação da população e entidades que representam a comunidade na execução e criação de projetos, realizando a denominada gestão participativa e democrática (BRASIL, 2001). Assim, a comunidade teria um poder de decisão, fazendo com que projetos sejam limitados ou que tenham alguma abrangência, dependendo da necessidade de cada segmento da sociedade.

Um dos fundamentos do Desenvolvimento Local é a participação direta e efetiva da comunidade na solução dos problemas e desafios porventura surgidos, usando de sua cultura e conhecimentos, bem como das peculiaridades da localidade para que haja, verdadeiramente, uma satisfação de todos.

Não se verifica, entretanto, no PLC205/2012, objeto deste artigo, uma participação efetiva dos componentes da comunidade de Dourados e região, já que o projeto surgiu sem que antes houvesse uma verdadeira pesquisa e análise de necessidade e aceitação por parte da população, e especificamente, daqueles que utilizam e frequentam diretamente o centro da referida cidade.

Especificamente em relação à utilização dos canteiros centrais de algumas avenidas do centro de Dourados como estacionamento, existiu, tão somente, um pequeno número de audiências públicas para que se fizesse uma discussão sobre o tema, mas, que, como se sabe, infelizmente, não atingem a finalidade expedida pelo estatuto das cidades acima descrita. Poucas pessoas acompanham os atos realizados nas câmaras municipais, e quando deles participam, não há possibilidade ou permissão para que possam proferir seus apontamentos ou opiniões.

O Estatuto das Cidades prevê, ainda no seu artigo 10, como diretriz a ser seguida pelas cidades que o solo seja perfeitamente ordenado e que haja um controle sobre seu uso, efetivando, dentre outras, as seguintes finalidades: a) evitar a deterioração das áreas urbanizadas; b) evitar a poluição e a degradação ambiental; c) evitar a exposição da população a riscos de desastres causados pelo mau uso do solo (BRASIL, 2001).

Destaca-se, também, a Lei complementar Municipal nº 72, editada no ano de 2003, que define o plano diretor do município de Dourados, na qual, dentre outros aspectos sobre a estruturação da cidade, é trazido pelo artigo 81, o tombamento como patrimônio histórico cultural da cidade os canteiros centrais onde existirem as figueiras, os ipês, palmeiras e flamboyants (DOURADOS, 03). Diante desta determinação da referida lei complementar, necessário analisar se, nos canteiros centrais que, de acordo com o projeto serão destinados às vagas de estacionamento, não existem estas espécies.

Esclarece-se que, quando determinado bem é considerado e definido como patrimônio histórico e cultural de uma localidade, as exigências para que este bem passe por qualquer tipo de

obra, modificação ou reforma, são maximizadas, o que demonstra a necessidade de análise dos referidos em relação ao tombamento ou não.

Destaca-se que, mesmo sendo o projeto de Lei levado à votação em um primeiro momento, nenhuma discussão ou análise sobre serem as avenidas, com suas frondosas árvores, tombadas pelo patrimônio histórico e cultura da cidade, sendo este mais um motivo para que o Ministério Público Estadual opinasse pela retirada de pauta do referido projeto legislativo com a finalidade de aprofundamento nos estudos sobre tal questão.

O plano diretor da cidade de Dourados, especificamente no artigo 82, §1º, semelhantemente ao estatuto das cidades, também determina que, qualquer obra de grande monta a ser realizada é precedida da confecção tanto de Estudos de Impacto Ambiental quanto de Estudos de Impacto de Vizinhança e que estes:

[...] tem por finalidade a identificação de elementos que possam causar problemas no território urbano e rural e para propostas de soluções urbanísticas.

A exigência da referida lei complementar vai muito além do estudo de impacto ambiental, já que, ainda no artigo de número 82, constata-se a seguinte regulamentação:

Lei municipal específica definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público Municipal.

De acordo com o exposto no plano diretor da cidade de Dourados, além do estudo de impacto ambiental, é necessária uma busca em suas leis municipais, no sentido de averiguar se existe determinação incluindo os canteiros centrais na área definida que exige a elaboração de um Estudo de Impacto de Vizinhança, embora em rápida busca, não tenham sido encontradas leis municipais exaradas pelo município de Dourados que definissem áreas da cidade definidas para a elaboração do plano de impacto de vizinhança em caso de qualquer modificação ou obra.

Demonstra-se a grande importância dos estudos citados nos parágrafos anteriores, além das já conhecidas fundamentações, o que dispõe a Lei nº 3959, editada no ano de 2015, que regula a poda e a retirada de árvores na cidade de Dourados/MS, e dispõe sobre a proibição de: “corte, derrubada ou prática de qualquer ação que possa provocar dano, alterações no desenvolvimento natural ou morte de árvore em bem público ou em terreno particular” (DOURADOS,2015).

Os estudos (impacto ambiental e de vizinhança) demonstrarão, certamente, se nos canteiros centrais a serem modificados pelo PLC205/2012 estudado neste artigo, haverá a necessidade de se podar ou retirar as árvores constantes naqueles locais.

Uma das grandes preocupações do Poder Público e da sociedade em geral é com o escoamento das águas pluviais, já que o excesso de concreto e asfaltos faz com que a absorção pelo

solo seja cada vez menos. Com a utilização dos canteiros centrais de algumas avenidas na cidade de Dourados, a análise da consequência a ser alcançada na permeabilização do solo é imperativa.

A criação de novas vagas será feita com concreto e, por mais que haja a preocupação e a definição no projeto de adequação dessas vagas para estacionamento, fazendo-as com o chamado “concreto vazado”, acarretará uma perda do poder de absorção da água pelo solo.

A Lei Complementar editada pelo Município de Dourados, de número 205, editada em 2004, no *caput* do artigo 94, define uma menor exigência de área de permeabilização da água no centro da cidade (local onde o PLC205/2012 faz abrangência), e uma exigência superior nas demais áreas (DOURADOS, 2004). Atesta ainda, a referida lei, no parágrafo primeiro do Art. 94 que “a área de permeabilização poderá ser tratada com revestimento permeável, garantindo percolação da água no solo, obedecendo aos percentuais definidos para cada Área Urbana” (DOURADOS, 2004).

É necessário, portanto, a elaboração de estudos técnicos sobre o quanto de absorção de água pluvial seria perdido e, se com o concreto utilizado, a nova quantidade de água absorvida seria condizente com o que diz a municipalidade, por meio de suas normas, para a região estabelecida, que no presente caso é o centro de Dourados.

A transformação dos canteiros centrais em estacionamentos de veículos, além dos impactos já acima referendados, trará uma considerável transformação no tráfego de carros nas avenidas atingidas por este projeto, o que também deverá ser objeto de um estudo técnico, realizado por profissionais da área.

A organização do sistema do transporte coletivo da cidade de Dourados, regulada pela Lei municipal nº3449, de 27 de maio de 2011, reeditada no ano de 2015, determina que:

No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a administração Pública poderá, durante os levantamentos técnicos, e mesmo durante a execução dos serviços, celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira, para melhoria do tráfego urbano.

Nota-se a existência de um projeto, ainda em fase de criação, de implementação da operacionalidade da rede do transporte público da cidade de Dourados que, dentre outras alterações no sistema de tráfego, dispõe sobre a diminuição dos canteiros centrais e a criação de faixas e corredores exclusivos para serem utilizados pelos veículos destinados ao transporte público.

Caso referido projeto saia de sua fase embrionária e caminhe para a execução, poderá ser conflitante com o projeto de implementação de vagas de estacionamento nos canteiros centrais.

Com a apresentação das normas que trazem alguma força para a execução do PLC205/2012 objeto deste artigo, bem como outras normas que impõem certa dificuldade e até mesmo levam a proibição da execução deste, deve-se considerar a manifestação do Ministério Público atuante na cidade de Dourados, no sentido de não levar o projeto à votação pela Câmara dos vereadores antes que se faça os estudos necessários e aqui relatados, como o de Impacto Ambiental, o de impacto na

vizinhança, o de permeabilidade, bem como o de compatibilidade com o projeto de modificação do sistema de tráfego do transporte público.

E, finalmente, os estudos técnicos devem ser elaborados simultaneamente à realização de audiências e reuniões nas quais a comunidade da cidade de Dourados, e principalmente, os usuários das avenidas e canteiros centrais darão suas impressões e constatarão os impactos positivos e negativos caso haja a realização da execução da obra definida no projeto.

### **3 ANÁLISE ESTATÍSTICA DE DADOS COLETADOS EM FORMULÁRIO DE PESQUISA**

As categorias ora em análise favorecem melhor grau de compreensão do pensamento da população douradense a respeito do controvertido projeto de lei municipal que pretende implantar, em determinadas vias urbanas, vagas de estacionamento nas proximidades de estabelecimentos de ensino e de saúde como forma de facilitar a mobilidade dos seus usuários.

Como já sabido, aplicou-se questionário por meio do aplicativo eletrônico Google Forms, com livre acesso aos interessados. As respostas obtidas dos colaboradores corporificaram-se em tabulações estatísticas ora analisadas, auferindo-se as conclusões seguintes, que revelam as tendências aqui enfatizadas:

#### **3.1 Identificação ocupacional dos respondentes.**

Por certo o exercício profissional de alguém gera sua mobilidade nos centros urbanos. Desde a busca de emprego, ou de clientes, até o atendimento de compromissos de toda natureza, uma infinidade de iniciativas levam as pessoas a se locomoverem pelas ruas de uma cidade. Assim, utilizar-se de veículos automotores na viabilização daquela mobilidade é fato notório em qualquer cidade.

Ora, esse vaivém, obviamente, demanda chegadas e saídas em locais diversos, sejam domicílios, lojas comerciais, industriais ou prestadoras de serviços, sejam órgãos públicos dos diversos poderes. Por isso, a identificação das ocupações dos entrevistados enriquece a sua caracterização e favorece a elevação dos graus de compreensão a respeito do conteúdo das respectivas respostas.

Nesse aspecto, as respostas mais frequentes no que tange ao exercício ocupacional dos respondentes informaram “funcionário público” e “outra ocupação”, cada uma com 26,5%. “Profissional da área da educação” e “estudante” mostraram 14,6% e 10,6% respectivamente. Os comerciantes e os profissionais da área da saúde também mostram presença significativa. Portanto, funcionários públicos significaram o maior grupo identificado de interessados na questão em foco. Comerciantes se explicam por se tratar de algo cujo palco geográfico é o centro da cidade, geralmente local da incidência numérica mais significativa dos empreendimentos comerciais.

De todo modo, as reveladas ocupações profissionais se mostram coerentes com a necessidade das pessoas transitarem pelas vias urbanas, o que, sem dúvida, demanda utilização de vagas de estacionamento no centro da cidade.

### **3.2 Faixas etárias dos respondentes.**

Dentre as categorias ou características pesquisadas em relação aos respondentes, o aspecto etário revelou a mais acentuada concentração de similitude de resultado. Duas faixas etárias ocuparam quase exclusivamente a corporificação das informações, ou seja, 49,7% e 47,7% foram respectivamente representados por pessoas com idade entre 31 e 50 anos de um lado, e 18 e 30 anos de outro. Tal comportamento distributivo mostra que estão com idade entre 18 e 50 anos as pessoas mais interessadas na questão abordada, justamente a faixa etária caracterizada geralmente por indivíduos considerados ativos economicamente.

Também se pode inferir que os mais jovens não estão muito interessados na questão, considerando que ninguém com idade inferior a 18 anos apresentou opiniões, bem como poucos (apenas 2,6 %) estavam etariamente acima, ou seja, entre 51 a 70 anos.

As respostas guardam insofismável coerência com a realidade de quem necessita utilizar vagas de estacionamento no centro urbano palco do levantamento estatístico. De fato, pessoas situadas nas faixas etárias compreendidas entre 31 e 70 anos, os constatados limites de classe dos respondentes, podem ser habilitadas para direção de veículos automotores candidatos à utilização de vagas de estacionamento em vias urbanas.

### **3.3 Os níveis de formação dos respondentes.**

A opção mais assinalada pelos respondentes foi a da formação em nível superior completo, alcançando nada menos que 76,2%, seguida pela de nível médio com 13,9%. As demais opções quanto à formação, incluindo-se pós-graduação, pulverizaram-se em grandezas pouco enfáticas. De todo modo, também aqui se observa coerência de tal característica com as demais de quem apresenta perfil condizente com a idade e a ocupação dos respondentes.

### **3.4. A frequência de utilização, pelos respondentes, das vias objeto da possível implantação do projeto.**

É significativo o percentual dos respondentes que afirmaram utilizar por várias vezes ao dia as vias em que se situam os canteiros onde as vagas de estacionamento seriam implantadas. Perfazem eles 46,4% das respostas obtidas, vindo em seguida 20,5% em relação aos que as utilizam apenas uma vez ao dia, e 17,9% atribuídos aos por elas transitam apenas uma vez por semana.

Assim, revela-se elevado o grau de pertinência das respostas neste quesito, considerando que o grupo mais numeroso dos respondentes transita pelos locais em apreço com frequência significativa, podendo-se afirmar que diariamente frequentam esses locais não menos que 66,9% e, portanto, dois terços dentre os respondentes.

### **3.5 Conhecimento, pelos respondentes, do projeto de lei delineador da implantação das vagas de estacionamento.**

As respostas, neste aspecto, mostram muito equilíbrio quantitativo entre as únicas possíveis respostas sim e não. Observa-se ligeira superioridade dentre os que conhecem o projeto, com 50,3%. De todo modo, há que se observar que não conhecer o projeto não significa ignorância quanto a sua existência, seu significado e as repercussões dele no meio social em que os respondentes vivem. Tal afirmação se finca na informação de que os meios de comunicação, as redes sociais e outros instrumentos congêneres foram sobejamente utilizados na cidade, antes e durante o período de ocorrência do levantamento ora estudado.

### **3.6 Razões de utilização das vias em apreço, pelos respondentes.**

Com a finalidade de ir ao trabalho foi a alternativa apontada com mais ênfase pelos respondentes, alcançando o índice de 40,4%. As opções de resposta referentes a ir para casa, para o hospital ou clínica, para a escola, ou seja, dirigir-se a destino mais diretamente relacionado à finalidade do projeto em estudo não mostraram desempenho tão significativo. Ao contrário, os 37,7% nucleados em torno da opção outros motivos parecem sugerir relativa fuga do empreendimento no que se refere às intenções de quem engendrou o projeto de implantação das faladas vagas de estacionamento nas vias urbanas em questão.

De todo modo, se os falados 37,7% estão agrupados em torno de finalidades pulverizadas, os constatados 40,4% dos que utilizam as vias públicas com a finalidade expressa de ir ao trabalho revelam nucleação de peso no que se refere às finalidades do levantamento, angariando para si significativo grau de confiabilidade.

### **3.7 Perspectiva de influência da implantação das vagas de estacionamento na mobilidade dos respondentes.**

Nada menos que 57% dos respondentes acreditam que a eventual aprovação do projeto afetaria a sua mobilidade pelas vias abrangidas. Aproximadamente de metade disto afirma que não haveria essa influência (27,2%), restando como talvez o percentual de 15,9. Sem saber ao certo, 15,9%. À primeira vista, pensou-se poder pressupor que afetar a mobilidade, no contexto do levantamento de opiniões, traria a ideia de positividade e, portanto, a maioria talvez acreditasse que a efetividade da implantação do projeto seria bem-vinda. No entanto, as respostas presentes no bojo do item anterior infirmam tal conclusão, como se pode observar a seguir.

### **3.8 O índice de favorabilidade dos respondentes quanto à implantação do projeto.**

Nada menos que 76,2% dos respondentes, o que equivale a cerca de três quartos deles, revelam sua contrariedade à implantação do projeto, e apenas 18,5% o aprovam. Ora, tal posicionamento mostra que a população douradense parece não preferir qualquer alteração das vias

urbanas com a implantação das faladas vagas de estacionamento, mesmo que sob o argumento de facilitar o acesso dos interessados às escolas, creches, clínicas, hospitais e outras instituições congêneres.

Há que se observar, no entanto, algo explicável nessas expressões quantitativas: prepondera franca defesa dos meios naturais como postura reveladora dos esforços de disseminação de ideias ambientalistas. Nesse sentido, substituírem-se canteiros urbanos por vagas de estacionamento ventila franca postura contrária, gerando, mesmo, a tendência de oposição da maioria dos respondentes às pretensões do projeto em apreço. Aliás, coerentemente com tal posicionamento desses três quartos dos respondentes expressam-se os resultados numéricos das indagações a seguir expressas.

### **3.9 Opinião dos respondentes quanto à possível existência de prejuízo para a drenagem ou escoamento de águas pluviais no local, em hipótese de aprovação do projeto de lei.**

Os 78,8% das afirmações de que a efetivação do projeto trará prejuízo para a drenagem ou escoamento das águas pluviais nas localidades atingidas são coerentes com a anterior constatação da contrariedade da população quanto à concretização da ideia em tela. Apenas 15,9% das respostas revelam a crença de que tal prejuízo não ocorreria. Como mencionado acima, o elevado índice de afirmações de que ocorreriam os prejuízos falados reflete, por certo, a referida tendência da população quanto à proteção do meio ambiente. O mesmo tom se observa nos resultados atinentes ao próximo item.

### **3.10 Preferência dos respondentes por vegetação (grama, árvores) ou por vagas de estacionamento nos locais a serem eventualmente atingidos pelo projeto.**

No mesmo sentido, 85,4% das respostas preferem que as vias a serem atingidas pelo projeto sejam contempladas com vegetação, a exemplo de grama e árvores, e não com o natural calçamento necessário para instalação das previstas vagas de estacionamento. Portanto, relativamente poucos respondentes preferem o sugerido calçamento das vias públicas que seriam objeto da projetada alteração.

### **3.11. Possíveis beneficiados com a utilização das vagas de estacionamento a serem eventualmente criadas pela concretização do projeto.**

Indagada a respeito de quem ou o que seria beneficiado ou priorizado pela implantação do projeto em análise, a população douradense aponta diversos elementos. Apenas 7,3% das respostas acreditam que genericamente as pessoas teriam prioridade ou seriam beneficiadas. Tal grandeza, aparentemente desprezível, parece afirmar que poucos respondentes concordam com a validade do projeto, uma vez que não são as pessoas as grandes beneficiadas por ele.

A ênfase numérica das respostas recai sobre os veículos como o grande objeto da prioridade do empreendimento, contando com nada menos que 42,4% dos respondentes.

De todo modo, há que se considerar que por trás de cada veículo existem pessoas que auferem o apontado benefício. Ora, em assim sendo, existe a possibilidade de que as respostas que atribuem prioridade aos veículos pressuponham benefícios às pessoas que os conduzem ou são por eles transportadas. Portanto, preponderando tal rumo de análise, a diminuta incidência das afirmações que atribuem maior benefício às pessoas não parece, por si só, depreciar o empreendimento. Mas, também não se pode descurar o fato de que, conforme visto mais acima, houve 76,2% de respondentes desaprovando a implantação do projeto. Tal fato não permite, então, a inferência de que os atuais 42,4% que indicam os veículos como priorizados considerem por trás dos mesmos os motoristas e passageiros como igualmente beneficiados.

### **3.12. Correlação dos fatores idade dos respondentes, sua motivação e a frequência do uso das vagas de estacionamento a serem eventualmente criadas pelo projeto.**

Há por fim que se ressaltar interessante correlação possível entre os resultados das respostas referentes à perscrutação sobre a idade dos respondentes, o motivo pelo qual utiliza as vias públicas em que seriam implantadas as vagas de estacionamento e a frequência com que tal utilização ocorre. Assim, os maiores valores respectivos mostram que as pessoas com 18 a 51 anos (97,4%) utilizam várias vezes ao dia (46,4%) ou pelo menos uma vez (20,5%) as vias públicas em comento, motivadas principalmente pela necessidade de se dirigirem ao trabalho (40,4%) ou por outros motivos (37,7%).

## **4 CONCLUSÃO**

A pesquisa permitiu afirmar que a cidade de Dourados-MS encontra-se em desenvolvimento socioeconômico e que o ideal de “progresso” deve estar vinculado ao conceito de sustentabilidade e desenvolvimento local e humano, dessa maneira, espera-se contribuir significativamente com este artigo para a divulgação e publicidade dos trâmites legais do PLC205/2012 e, por consequência, estabelecer um suporte acadêmico para a comunidade local e autoridades da Administração Pública.

O objetivo foi o de oferecer dados e discussões sobre uma matéria que poderia afetar as vidas de uma parte considerável da população douradense, neste sentido, compreende-se que o meio acadêmico como uma extensão da sociedade, e por isso, deve atender demandas sociais específicas junto à comunidade em que está inserida, de modo que, a escrita deste artigo teve desde sua gênese a intenção de contribuir como instrumento de reflexão sobre a implantação, ou não, de vagas de estacionamento nos canteiros centrais das ruas e avenidas da cidade e possíveis impactos ambientais causados em decorrência.

A rigor a pesquisa permitiu entender que é necessário encontrar o desejável equilíbrio entre as questões ambientais e o desenvolvimento urbano, visto que em última instância é a população local que pode ser a beneficiária ou a prejudicada com medidas que às vezes, quando mal encaminhadas, mostram-se sem retorno. Ademais, viu-se que a cidade não pode buscar o tipo de

desenvolvimento que privilegie somente o aspecto econômico, mas levar em conta a vida propriamente dita das pessoas que constituem a sua população.

## REFERÊNCIAS

ABIKO, Alex Kenya; ALMEIDA, Marco Antonio Plácido de; BARREIROS, Mário Antônio Ferreira. **Urbanismo: história e desenvolvimento**. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia de Construção Civil, 1995.

BARROS, Oslon Carlos Estigarribia Paes de. **Transporte público coletivo na cidade de Dourados-MS: mudanças permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. DISSERTAÇÃO (Mestrado em Geografia). Dourados, MS: UFGD, 2016, 200f.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade** 3,ed, São Paulo: Editora Perspectiva, 1997.

FEBBRAJO, Alberto, LIMA, Fernando Rister de Sousa. Autopoiese. **Enciclopédia jurídica da PUC-SP**. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire.. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/152/edicao-1/autopoiese> Acesso em 22.06.18.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. 2. ed., São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência – um estudo de caso em Uberlândia, MG**. Dissertação (Doutorado) – FFLCH, USP, São Paulo, 2002.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras (Org.). **Urbanismo na América do Sul: circulação de ideias e constituição do campo, 1920-1960**, Salvador: EDUFBA, 2009.

LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre; FALCÓN. **Sistemas e arranjos produtivos e inovativos locais: abordagem territorial e os desafios para uma agenda de políticas públicas**. In: Arranjos produtivos locais: referencial, experiências e políticas em 20 anos da Redesist. Rio de Janeiro, RJ, 2017.

LEI COMPLEMENTAR Nº 205, de 19 de outubro de 2012.

LEI COMPLEMENTAR Nº 72, de 30 de dezembro de 2003.

LEIMBERGER, Leila. **Abordagem sistêmica e complexidade na geografia**. Geografia - v. 15, n. 2, JUL/DEZ, 2006, p. 95. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/geografia> Acesso em 23.06.18

MARQUES, Heitor Romero. **Apontamento e pressupostos do desenvolvimento local em dimensão humana** [Paper, 2017, *sine nominis*]. Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento em contexto de territorialidade.

MATURANA, H & VARELA, F. **A árvore do conhecimento: as bases biológicas da compreensão humana**. Trad. de Mariotti & Diskin, L. São Paulo: Palas Athena, 2001.

MENDES, Flávia Bruno. **Praças de estacionamento como estratégia para melhoria no trânsito de áreas centrais**. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Uberlândia-MG, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil. Orientador: Carlos Alberto Faria Uberlândia, 2010.

MEYER, Regina Maria Prosperi. **O urbanismo: entre a cidade e o território**. Revista Territórios, s/d.

OLIVEIRA, Francisco de. **Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local?** São Paulo: Polis; Programa Gestão Pública e Cidadania/ EAESP/ FGV, 2001.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBAS, Otto; BEZERRA, Maria do Carmo de Lima. **Políticas de preservação e desenvolvimento urbano no Brasil: dicotomias e similaridades conceituais**. OCULUM ENSAIOS, Campinas-SP, JAN-JUN, 2012.

RIBEIRO, Luiz Felipe Brandini. **Uma introdução ao modelo de análise da evolução da paisagem: a autopoiese geomorfológica**. Caminhos de Geografia: Uberlândia, v. 10, nº 30, JUN, 2009, p. 183.

SABINO, Victor Dengo. **Avaliação sobre a implementação do Plano Diretor municipal**. Dourados, MS: UFGD, 2014.

SILVA, Mário Cezar Tompes da. **Dourados-MS: Expansão urbana extensiva e impactos socioambientais**. In: SILVA, Walter Guedes da; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando (Orgs.). Mato Grosso do Sul no início do século XXI: Integração e desenvolvimento urbano-regional. V.2 Campo Grande, MS: Life Editora, 2017.

SILVA, Mário Cezar Tompes da. **Os novos rumos da política habitacional e o processo de urbanização de Dourados**. TESE, São Paulo, 2000.

VASCONCELOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.