

Produção e Organização do Espaço Urbano

Alice Rodrigues¹

A política de produção e organização do espaço urbano estabelecida no PDU se mantém adequada as diretrizes estabelecidas pelo Estatuto da Cidade (Lei nº10.257/01), ao garantir a função social da cidade quando atribui ao Poder Público o papel de regulador da ação dos agentes imobiliários produtores, apropriadores e consumidores do espaço urbano, devendo este assegurar a qualidade dos empreendimentos (avaliada pelos níveis de infra-estrutura e serviços urbanos presentes e ausentes, e pelos níveis de conforto e qualidade ambiental e estética) e a alocação de investimentos para as áreas habitacionais de baixa renda, destinando recursos específicos para a urbanização das ZEIS (Art.30).

O PDU dispõe ainda que os objetivos acima poderão ser alcançados com a redução dos custos de urbanização e produção de serviços públicos e privados, conseguida por meio da ocupação dos vazios urbanos e do aumento da densidade de ocupação nas áreas onde haja suporte de infra-estrutura básica, especialmente a de circulação, importante indutora do desenvolvimento urbano. Desta forma, a expansão da cidade encontra-se direcionada prioritariamente às áreas com infra-estrutura já instalada, respeitados os critérios de manutenção da qualidade ambiental (Art. 31).

Esta política tem como suporte legal a utilização de instrumentos tributários como o *imposto territorial urbano progressivo no tempo*, a *outorga onerosa do direito de construir* e a criação de um *fundo de desenvolvimento urbano*, por meio dos quais seria possível realizar uma distribuição mais justa dos ônus decorrentes das obras e serviços públicos implantados, desestimulando a retenção de terrenos vazios e incentivando, o uso produtivo do solo urbano (Art. 31, item III).

Entretanto, na realidade, a não implementação do IPTU Progressivo e o condicionamento da Outorga Onerosa do direito de construir à um índice básico único para toda a zona urbana do município inviabilizou as políticas de redução de custos e otimização do aproveitamento da infra-estrutura instalada. No caso da Outorga onerosa do direito de construir, a simples alteração do índice básico de ocupação (de 1,4 para 4 – Lei nº7.877/98) fez com que esta se tornasse sem efeito, pois passou a não ser interessante para o mercado imobiliário atingir índices maiores que o índice básico. Desta forma, os recursos direcionados ao fundo de desenvolvimento urbano, a serem empregados nas áreas menos infra-estruturadas, ficaram bastante reduzidos, inviabilizando também sua aplicação.

Por outro lado, a aplicação do instrumento *outorga onerosa do direito de construir* implica, concomitantemente, na utilização do instrumento *transferência do direito de construir*, o qual, por sua vez, requer a definição de áreas com potencial para receber a transferência correspondente. Há, portanto, a necessidade de definição de dois tipos de zoneamento para a aplicação da outorga onerosa: um que estabelece os estoques de potencial construtivo a ser outorgado onerosamente, ou seja, os locais onde se pode pagar para construir além da área estipulada, e outro que estabelece o direito de acesso, ou seja, os locais para onde se pode transferir o direito de construir.

O PDU estipula ainda, no Art. 37, que as limitações referentes à oferta de potencial construtivo a ser permitido na forma de direito de construir deverá ser definida pelas restrições do sistema de circulação, especialmente no que se refere ao sistema viário principal, associada ao sistema de transporte coletivo, e que o potencial construtivo deve ser determinado pelas regras do solo criado, estatuído em legislação complementar de controle urbanístico, que deverá estipular os estoques conforme a capacidade de infra-estrutura instalada nas áreas a serem consideradas.

Além disso, para garantir o funcionamento adequado do mercado imobiliário, sem que haja privilégios de acesso ao potencial construtivo do estoque a ser outorgado onerosamente, seja

¹ Arquiteta e Urbanista formada pela Universidade Federal do Pará (UFPA), Mestra em Desenho Urbano pela Universidade Federal de Brasília (UNB), Coordenadora do processo de Revisão do Plano Diretor do Município de Belém.

por parte dos proprietários, seja por parte dos incorporadores, o PDU determina que a *legislação urbanística deve oferecer, em cada zona, potencial construtivo superior ao estoque*, em conformidade com a capacidade local da infra-estrutura e com os critérios ambientais adotados (Art. 37). Contudo, a implementação desse mecanismo dependeria da existência de cadastros seguros que possibilitassem a definição dos estoques de potencial construtivo, o que não havia na época da elaboração da LCCU. Haveria também necessidade de criação de **infra-estrutura institucional específica** e de sofisticados mecanismos de controle para que os órgãos responsáveis pelo gerenciamento dos estoques o fizessem de forma eficaz.

Em consequência da modificação no índice básico e da impossibilidade de definição dos estoques, a Lei Complementar de Controle Urbanístico passou a ignorar o índice básico, considerando o índice de aproveitamento máximo do modelo urbanístico adequado ao lote, numa tentativa de utilizar índices de aproveitamento menores que o índice básico vigente (4.0), passando a exigir a cobrança de outorga onerosa nos casos onde o índice máximo do modelo adequado ao lote fosse ultrapassado.

A estratégia descrita seria eficaz caso no Art. 70 da Lei Complementar nº 2 /99-LCCU que trata das áreas excluídas do cálculo do índice de aproveitamento, fossem retirados os itens II, alíneas b (vestíbulos, circulação vertical e horizontal e salões de recepção), c, d, f e o item III, os quais excluem as *áreas comuns* da edificação. Este artigo foi trasladado da Lei nº 7.401/88 (Lei de desenvolvimento Urbano - LDU) e se constituía em um “amenizante”, devido a LDU apresentar índices bem mais baixos para as áreas coincidentes com a Zona de Outorga Onerosa (ZAOO). O impacto real destas determinações no espaço urbano foi:

- o vertiginoso aumento da densidade nas áreas com melhor qualidade de infra-estrutura (podendo destacar a primeira légua patrimonial e os principais corredores de tráfego na área de expansão);
- o saturamento do sistema de circulação, reduzindo a mobilidade no interior da malha urbana (especialmente na área central – 1ª légua patrimonial);
- o reforço das pressões sobre a área central, portadora da maior quantidade de oferta de serviços urbanos;
- a expansão e adensamento dos assentamentos irregulares, causada pela falta de oferta de habitação popular (fenômeno observado principalmente na área de expansão, a qual possui menor oferta de infra-estrutura e serviços); e
- o agravamento das condições ambientais na área central e nas áreas com carência de infra-estrutura (especialmente nas áreas de baixadas).

Neste contexto, observamos que, apesar da LCCU ter incorporado os mecanismos urbanísticos e tributários necessários ao cumprimento das diretrizes dispostas no art. 37 do PDU, as ações complementares relativas ao aparelhamento institucional e a regulamentação dos instrumentos jurídicos dispostos no plano não foram plenamente executadas. Além disso, muitas das **decisões referentes ao ordenamento territorial** ainda dependem do parecer do CONDUMA, o qual também não chegou a ser instituído.

1.1. Os Objetivos e Diretrizes da política de produção e organização do espaço urbano

Com base no exposto acima, verificamos que os objetivos orientadores da política de produção e organização do espaço urbano, dispostas no Art. 143, ainda se encontram perfeitamente adequados às condições atuais da cidade, já que os problemas que se colocavam quando da elaboração do PDU ainda persistem, como podemos constatar na análise seguinte:

Art. 143, item I - *otimizar os investimentos públicos realizados e estimular os investimentos imobiliários, prioritariamente nas áreas onde a infra-estrutura esteja subutilizada, em consonância com o modelo de uso e ocupação a ser definido na Lei Complementar de Controle Urbanístico;*

O modelo de uso e ocupação definido pela LCCU não foi o bastante para assegurar a aplicação dos instrumentos disponibilizados no PDU, até mesmo porque alguns deles necessitavam de regulamentação específica, como é o caso das ZEIS e dos mecanismos de regularização fundiária, por exemplo. Somente a partir do Estatuto da Cidade se tornou possível avaliar a adequabilidade dos instrumentos às condições institucionais e urbanísticas do município.

Art. 143, item II - promover a melhoria das condições de acessibilidade e de habitabilidade nas áreas de baixadas ocupadas, através de intervenções que permitam manutenção nos locais da população residente;

Uma das experiências realizadas com esta ideologia foi o projeto “Riacho Dôce – Pantanal”, através do qual houve a possibilidade de criação de uma metodologia específica de participação popular, que garantiu o estabelecimento de critérios urbanísticos condizentes com a realidade social e cultural da área. Entretanto, por ser uma experiência ainda recente, ainda não houve tempo de serem avaliados os impactos reais da proposta. Outra intervenção importante foi a implantação do projeto de Macrodrenagem da Bacia do Una, o qual se constituiu apenas em intervenções viárias e de saneamento, mas não em um projeto urbanístico, o que torna a área sensível às pressões da especulação imobiliária, mesmo que esta esteja inserida numa ZEIS.

Art. 143, item III - reservar as áreas de baixadas ainda livres de ocupação para preservação do meio ambiente;

No zoneamento especial o PDU apontou as principais áreas, as quais correspondem à APA-Belém (componente da bacia do igarapé Murucutu e do Rio Aurá), ao Parque ecológico de Belém (componente da bacia do igarapé do Una) e ao Parque Guajará (componente da bacia do igarapé Paracuri). Entretanto, estas continuam sofrendo pressões dos contínuos processos de invasões e da necessidade de integração do sistema viário central ao da área de expansão (caso do Parque ecológico de Belém). Além destas áreas há também a ocupação recente (a partir de 1996) da bacia do igarapé Mata Fome, cuja ocupação tende a se adensar cada vez mais. A LCCU apenas regulamentou a delimitação das referidas áreas, porém não estabeleceu para elas critérios específicos de uso e ocupação do solo e preservação ambiental. Por outro lado, as ilhas componentes do município não foram contempladas pelo PDU, nem pela LCCU e encontram-se também sem esta definição. A regulamentação dessas áreas poderia ser feita por meio de legislação ambiental específica.

Art. 143, item IV - promover a recuperação e a conservação das áreas públicas, resgatando-as para usos coletivos e paisagísticos;

Art. 143, item VI - resgatar e valorizar a fisionomia e a visualização dos elementos peculiares à cidade de Belém, como o rio, a baía, os igarapés, as mangueiras e a paisagem construída, especialmente os elementos representativos do patrimônio histórico-cultural;

Art. 143, item VII - especial ênfase será dada à recuperação da capacidade de ver e utilizar a orla do rio Guamá e da baía do Guajará pelo cidadão, resgatando, simbolicamente, as origens ribeirinhas de Belém.

Ao encontro destes objetivos foram realizadas algumas ações ao longo da orla da cidade e na área do Centro Histórico. Contudo, apesar do impacto positivo e embora realizadas em consonância com a ideologia de “resgate do patrimônio histórico e cultural” e das “origens ribeirinhas” (caso das intervenções na orla), estas foram bastante pontuais, há ainda a que ser realizado o detalhamento das políticas e ações necessárias à solução dos problemas relativos à esses espaços, os quais apresentam uma grande diversidade de usos, funções, relações econômicas e sociais. Por outro lado, a cidade se ressentida de políticas direcionadas diretamente à valorização estética da paisagem urbana, atualmente a mesma só pode ser trabalhada como consequência das ações de saneamento e educação ambiental, por exemplo.

Para alcançar este objetivo, portanto, é imprescindível a elaboração de estudos e pesquisas que forneçam parâmetros para a definição dos critérios, das estratégias, e das áreas de interesse para intervenção, assim como das regras de aplicação dos institutos jurídicos estabelecidos no PDU, como a desapropriação, o direito real de uso, a urbanização

compulsória, o direito de superfície, o direito de preempção, a requisição urbanística e a urbanização consorciada.

Art. 143, item V - condicionar a ampliação do espaço construído e a expansão da ocupação periférica às condições naturais do sítio e à capacidade de atendimento da infra-estrutura básica;

Para ser alcançado, este objetivo ainda depende também da definição das regras de aplicação dos instrumentos tributários e financeiros (IPTU progressivo no tempo, fundos destinados ao desenvolvimento urbano, outorga onerosa do direito de construir, incentivos e benefícios fiscais, transferência do direito de construir, contribuição urbanística, direito real de concessão de uso) e dos institutos jurídicos (parcelamento, edificação ou urbanização compulsórios, discriminação de terras públicas, direito de superfície, requisição urbanística e reurbanização consorciada) disponibilizados no PDU.

VIII - promover a adequada descentralização das atividades de comércio e serviços;

A descentralização das atividades de comércio e serviços, ainda não foi plenamente conseguida. Entretanto, a partir da nova hierarquia viária implantada pela LCCU, houve uma gradativa expansão de pequenos núcleos de comércio e serviços ao longo dos principais corredores de tráfego e transportes, havendo já a configuração clara do núcleo do entroncamento com um sub centro de importância metropolitana, consolidado a partir da instalação de um Shopping Center. Porém, a consolidação e organização dos demais núcleos propostos (como o do Coqueiro e Icoaraci) ainda depende da definição do sistema de transporte coletivo, de mecanismos de controle urbanísticos mais rígidos, para que realmente se possa assegurar a qualificação dos espaços resultantes. Além disso, é importante a definição de uma política sócio-econômica que indique as diretrizes e os incentivos econômicos e financeiros necessários à consolidação dos subcentros citados ou que indique a necessidade de definição de outros subcentros e centros de comércio e serviços setoriais e locais, mais adequados à nova dinâmica da cidade.

Podemos observar a partir desta análise, que os objetivos e diretrizes estabelecidos pelo PDU, encontram-se, em sua maioria, voltados para a parte continental do município, devido esta apresentar maior densidade populacional e, conseqüentemente, maior acúmulo de problemas. No entanto, na atualidade, a parte insular do município vêm sofrendo um processo de urbanização bastante significativo, o que torna urgente a definição de políticas específicas que atinjam a realidade das comunidades que as habitam, principalmente no que diz respeito às políticas de preservação do meio-ambiente e do patrimônio cultural.

Neste contexto, o processo de revisão aponta para a necessidade de realização de novos estudos e pesquisas que subsidiem a readequação das diretrizes de estruturação urbana colocadas no PDU e o estabelecimento de novas estratégias, mais condizentes com a realidade urbana atual, e com as possibilidades de capacitação institucional e administrativa do município. Buscando a simplificação dos mecanismos de controle e a definição dos instrumentos jurídicos, financeiros e tributários que sejam mais adequados à realidade urbana de Belém.

1.2. A Estruturação Urbana Adotada no PDU

A estrutura urbana adotada no PDU para a orientação da organização do território municipal (mapa M-3) tem como referência as definições e diretrizes do Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU de 1991, o qual dimensionou duas redes estruturais básicas para o sistema de transporte: uma para o tráfego de transporte coletivo e outra para tráfego geral, operadas, na maioria dos casos, em corredores separados por faixas de rolamento na mesma via (Art. 145).

Com base nestas definições, tornou-se possível a identificação das áreas com potencial para sofrer o processo de adensamento, as quais atenderiam a intenção de otimizar o uso da infra-estrutura já instalada. Entretanto, o controle da expansão da cidade ainda dependeria da execução de interligações viárias fundamentais para desafogar os corredores já constituídos e criar novas alternativas de circulação e ligação entre a primeira léngua patrimonial e a área de expansão da cidade (Mapa M-3), que seriam:

- Prolongamento da Av. Pedro Miranda até a Av. Tavares Bastos e destas até a Rua Yamada, atravessando o bairro do Bengui;
- Conclusão da Rua dos Trabalhadores;
- Construção da Av. Primeiro de Dezembro;
- Alargamento da estrada do Coqueiro; e
- Interligação da Av. Arthur Bernardes à PA 150, através da Rodovia do Tapanã.

Por outro lado, considerando o quadro político, econômico e social, a estratégia de controle do crescimento urbano adotada, reconheceu o processo de expansão natural, historicamente colocado, que indicava a consolidação da primeira légua (núcleo expandido), reforçando a importância do centro tradicional e sua expansão ao longo dos principais corredores de circulação, assim como a intensificação da ocupação das baixadas, pela proximidade à oferta de produtos e serviços. Por conseguinte, o modelo de estruturação adotado considerou (art. 146):

I - verticalização intensa, com o maior coeficiente de aproveitamento admissível no Plano, em áreas onde a capacidade da infra-estrutura permitir, sem danos ao conforto ambiental da cidade, bem como nas áreas limdeiras dos corredores estruturais;

II - verticalização da média intensidade, com média densidade de ocupação (em áreas com menor capacidade de infra-estrutura);

III - áreas não verticalizáveis, limitadas por gabarito máximo de altura, sem prejuízo dos demais parâmetros urbanísticos e prevendo-se a formação de Unidades Ambientais de Moradia - UAM.

Apesar de coerente com a dinâmica do processo de ocupação e utilização do espaço urbano em Belém, a concretização deste modelo dependeria da definição de mecanismos mais eficientes de controle urbanístico, os quais foram estipuladas na LCCU, por meio do zoneamento ordinário e especial, da realização de intervenções progressivas na estrutura viária, a fim de garantir a acessibilidade e mobilidade, da regulamentação dos instrumentos jurídicos e tributários (como já citado) e da instituição do CONDUMA, responsável por julgar os casos omissos e analisar os possíveis impactos dos empreendimentos. Entretanto, na realidade, dos fatores citados, somente as determinações da LCCU foram aplicadas, resultando no aumento dos índices de ocupação e na instalação indiscriminada de empreendimentos de comércio e serviços ao longo dos principais corredores de circulação, sem que estes tenham sido preparados ou adaptados para garantir a mobilidade na via, gerando conflitos entre os diversos modos de circulação (transporte coletivo, pedestres, tráfego de passagem, demanda por vagas de estacionamento, etc.), reduzindo a mobilidade e ocasionando inúmeras conseqüências danosas no espaço urbano.

No que diz respeito à área de expansão, a concretização do modelo de estrutura urbana adotado, dependeria da implantação progressiva das interligações viárias com a área urbana, as quais definiriam a expansão das atividades econômicas da área central, através dos corredores de uso misto, na direção dos núcleos estratégicos do entroncamento, da Av. Augusto Montenegro e do distrito de Icoaraci, que por sua vez, funcionariam como núcleos embrionários, os quais deveriam se consolidar como subcentros metropolitanos de comércio e serviços (Art. 149).

Quanto ao uso industrial, o PDU reforçou a consolidação do núcleo já implantado ao longo da Av. Augusto Montenegro e o distrito industrial de Icoaraci, desestimulando as atividades industriais localizadas ao longo da orla da primeira légua patrimonial, com a possibilidade de transferência dessas atividades para locais mais adequados por meio de operações urbanas.

A localização estipulada para o uso industrial visa impedir a penetração do tráfego pesado nos corredores de tráfego, no entanto esta diretriz também é dependente das definições do PDTU (1991), o qual propunha uma eixo rodoviário de ligação com PA-150, passando pela parte norte do município (Mapa M-3), o que não chegou a ser executado.

No que se refere à porção insular do município, o PDU determina a realização de estudos que subsidiem a concepção de planos diretores específicos para as ilhas de Mosqueiro,

Caratateua. Este procedimento reflete uma ideologia na qual o entendimento do município é vislumbrado de forma seccionada, procedimento este que persiste até hoje e que é o principal causador dos impactos ambientais negativos que as ilhas vêm sofrendo, como resultado do processo de crescimento urbano da cidade. O território municipal deve ser encarado como um todo único para que possamos estabelecer as relações de causa e efeito e os impactos respectivos das intervenções e políticas relativas ao espaço urbano. A deficiência de espaços livre ao longo da orla continental se reflete principalmente nas ilhas de Mosqueiro e Caratateua, para onde a população se desloca em busca de lazer, fenômeno este que gera os mesmos processos que ocorrem na área continental, reservadas as suas devidas proporções. A consequência mais grave é a degradação ambiental e o comprometimento das características sociais, econômicas e espaciais que se desenvolvem historicamente nesses locais. As políticas e diretrizes estabelecidas para a parte continental precisam ter seus reflexos, positivos e negativos, na parte insular do Município previstos e mitigados ou potencializados, conforme o caso.

A mesma lógica deve ser mantida quando nos referimos à escala metropolitana. A situação geográfica e econômica de Belém, faz com que o relacionamento com os municípios circunvizinhos seja cada vez mais dependente, a escala da cidade e o desenvolvimento microrregional reforçam as relações sociais e espaciais a ponto de ser inconcebível pensar a estruturação urbana interna, sem considerar o fenômeno metropolitano, principalmente no que se refere ao desenvolvimento econômico, ao sistema de transporte e ao controle urbanístico, só para citar os exemplos mais evidentes, especialmente nos últimos quatro anos, quando vimos se concretizarem a implementação da alça viária de ligação com o porto de Vila do Conde em Barcarena e da ampliação do aeroporto de Belém, intervenções que modificam substancialmente a acessibilidade relativa interna e externa da metrópole.

Por outro lado, também existe um estreito relacionamento com os municípios vizinhos por via fluvial, fenômeno que se reflete de forma mais intensa na orla do Rio Guamá e Baía do Guajará componentes da primeira légua e que reforça a condição de centralidade do núcleo principal de comércio e serviços do Município.

Art. 151. A organização dos espaços do território municipal levará em conta a qualificação ambiental, estética e simbólica, buscando, através da regulação urbanística, desenvolver ou criar peculiaridades em suas paisagens naturais ou construídas, fortalecendo a identidade e a ligação do cidadão com seu bairro ou área de moradia.

§ 1º. A busca de qualificação ambiental dirigirá-se para o objetivo de amenização microclimática, em vista das altas temperaturas próprias da região com distribuição das massas edificadas em espaços horizontais e verticais, de modo a propiciar boa circulação dos ventos e a diminuição dos altos índices de umidade.

§ 2º. Essas características garantidas por controles legais definidos por leis urbanísticas relativas ao parcelamento, aproveitamento, uso e ocupação do solo, tombamento e controle de tráfego, instituindo-se, sempre que possível, Planos Diretores de Bairro, com uma pormenorização própria da sua escala.

1.3. As Unidades Ambientais de Moradia- UAM

Parágrafo Único. Entende-se por Unidade Ambiental de Moradia - UAM, o espaço predominante ou exclusivamente habitacional, organizado de forma a evitar em seu interior o tráfego urbano de passagem, o que deverá ocorrer apenas em seu limite, mediante:

I - hierarquização de vias, separando as de tráfego local, localizadas no interior das unidades ambientais de moradia, daquelas que terão o papel de interligação de bairros, que se situarão no seu entorno;

II - localização adequada, tanto do comércio e serviços de porte local e não local, e de indústrias não poluidoras e incômodas, preferencialmente nas vias interligadoras de bairros do entorno da unidade ambiental; quanto aos equipamentos sociais e áreas de lazer de vizinhança se localizarão nas vias locais, preferencialmente constituindo um centro comunitário no interior da unidade.

Art. 147. A formação de Unidades Ambientais de Moradia (UAM) será orientada no sentido da sua organização nas áreas predominantemente habitacionais já existentes, ou que vierem a existir, e dois tipos principais:

I - Unidades Ambientais de Moradia de classe média, onde poderão ser prescindidos os equipamentos comunitários públicos de educação, de saúde, e de atendimento à primeira infância. Consequentemente, as referidas unidades terão suas dimensões definidas por critérios urbanístico-ambientais.

II - Unidades Ambientais de Moradia de baixa renda, onde os equipamentos comunitários públicos de educação, de saúde e de atendimento à primeira infância, se localizarão necessariamente nas vias de caráter local, sendo desejável que tais localizações definam núcleos de serviços formando centros comunitários com praças, áreas verdes e espaços cujas distâncias máximas de percurso entre residências e equipamentos não deverão exceder 600 metros.

§ 1º. Os princípios que definem as UAM's serão aplicados em áreas onde o sistema viário esteja bem definido, a partir de uma hierarquização de via de cunho eminentemente local, e que possibilitem intensidade máxima de ocupação nas quadras, sem prejuízo de sua qualidade ambiental e que será regulada posteriormente pelos índices de aproveitamento, quando da elaboração de Lei Complementar de Controle Urbanístico.

§ 2º. Os princípios que definem as UAM's também serão aplicados em partes da cidade entre os corredores do núcleo expandido mais verticalizado e as áreas de baixa densidade, por serem áreas em que o sistema viário, embora definido, apresenta necessidade de ampliação e melhoramento, e onde é prevista média intensidade de verticalização.

§ 3º. Nas áreas de baixada, não verticalizáveis pela limitação de gabaritos, serão definidas UAM's, com vista a melhorar a organização dessas partes da cidade, inclusive considerando os princípios básicos das UAM's nos planos de urbanização de zonas especiais de interesse social nelas localizadas.

§ 4º. Na área de expansão urbana, o Poder Público Municipal estabelecerá as diretrizes para a definição de UAM's em conjuntos habitacionais, loteamentos e outros assentamentos, considerando, sempre, a estrutura viária básica existente e a proposta.

§ 5º. Para cada uma das áreas caracterizadas neste artigo, o tipo de UAM será definido de acordo com as condições sócio-econômicas de cada uma delas.