

Região Metropolitana da Grande Vitória: o Plano de Desenvolvimento Metropolitano

Letícia Tabachi Silva

Governo do Estado do Espírito Santo – Brasil
letabachi@gmail.com

Bruno Casotti Louzada

Instituto Jones dos Santos Neves – Brasil
brunolouzada@gmail.com

ABSTRACT

This article deals with the process of elaborating the Integrated Urban Development Plan of the Metropolitan Region of Grande Vitória. It presents the elaboration of the plan in the context of the Metropolis Statute, the main challenges mapped in the Grande Vitória Region, which were understood as of common interest in the metropolis and the proposed instruments to promote integrated planning. In addition, it addresses the issue of metropolitan governance as the central axis for achieving this integration.

Keywords: *Integrated Urban Development Plan; Metropolitan Region of Grande Vitória; Statute of the Metropolis.*

1. INTRODUÇÃO

A elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) foi um grande desafio e uma oportunidade para se realizar uma releitura do território metropolitano, buscando entender suas particularidades e complexidades, por mais conhecidos que sejam os seus problemas, e elaborar propostas que atendam não só as condicionantes técnicas, mas, sobretudo as demandas da sociedade atual.

Mesmo quando não implementados, os planos diretores e planos setoriais permanecem como um registro histórico do momento em que foram elaborados, e do pensamento daqueles que contribuíram para sua elaboração. É dessa forma que ainda recorremos aos vários planos elaborados para as nossas cidades, em busca de informações e registros históricos. Assim, as contribuições desse histórico do planejamento transformam-se em conhecimento acumulado, com erros e acertos, que nos dão a possibilidade de resgatar antigas ideias e de traçar novos caminhos.

Nesse sentido, o PDUI da RMGV reconhece os avanços e resultados presentes no histórico de planejamento dos planos diretores municipais e dos planos estaduais, bem como na produção acadêmica e nas iniciativas da sociedade civil organizada, buscando novos caminhos alinhados com o pensamento do urbanismo contemporâneo e com as necessidades dos habitantes, acreditando ser contínuo o processo de planejamento metropolitano.

Nesse artigo é relatado o processo de elaboração do PDUI dentro das determinações do Estatuto

da Metrópole. Assim, ele discorre sobre o território metropolitano e suas particularidades, e apresenta uma série de questões de interesse comum que devem ser objeto de ações prioritárias para o futuro da RMGV, incluindo a governança metropolitana.

2. DO ESTATUTO DA METRÓPOLE AO PDUI DA RMGV

Pensar em planejar o desenvolvimento de uma cidade é sempre um desafio, seja pela complexidade do seu território ou de sua gestão. Quando esse planejamento amplia sua escala e precisa pensar um agrupamento de cidades que compõem uma metrópole, esse desafio torna-se ainda mais complexo, pois requer enxergar os limites do que é de interesse comum sem ultrapassar a autonomia e singularidade de cada cidade.

No Brasil, as Regiões Metropolitanas (RMs) ficaram durante décadas carentes de um marco legal federal regulador do seu planejamento e gestão. A Constituição Federal de 1988, em seu art. 25, § 3º, preconiza que os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas. Contudo, a Constituição não estabelece regramento para a formação e gestão dessas regiões, ficando esta definição a cargo dos estados. O Estatuto da Metrópole, instituído pela Lei nº 13.089 de 13 de janeiro de 2015, vem preencher uma lacuna aberta pela legislação federal ao estabelecer diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. O Estatuto da Metrópole estabeleceu os parâmetros mínimos para a constituição de RMs e exigiu ainda uma estrutura básica para a governança interfederativa, apontando os instrumentos de planejamento para a promoção do desenvolvimento urbano integrado em RMs.

O PDUI é um dos instrumentos citados no Estatuto, inciso I do art. 9º, ele tem a obrigatoriedade de ser aprovado mediante lei estadual e o prazo estipulado inicialmente para sua elaboração foi de três anos a partir da promulgação do Estatuto, incorrendo em improbidade administrativa gestores que atuam na governança interfederativa que não o cumprirem. A elaboração do PDUI não exime o município integrante de RM de elaborar o seu Plano Diretor Municipal (PDM), ao contrário, o Estatuto exige que os municípios adêquem seus planos diretores ao PDUI no prazo de três anos a partir da sua aprovação mediante lei estadual.

A prerrogativa de elaboração do PDUI, bem como a adequação dos PDMs, colocou em pauta o tema metropolitano e promoveu o debate nacional em torno da elaboração do PDUI. Na RMGV, esse debate entrou na agenda do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano da Grande Vitória (Comdevit), instância deliberativa da governança da RMGV, que, por meio dos seus grupos representativos, Grupo Executivo e Grupo Técnico, definiu as Funções Públicas de Interesse Comum (FPICs) a serem trabalhadas na construção do PDUI. Assim, a elaboração do PDUI foi iniciada em novembro de 2016 e seu escopo foi definido a partir das FPICs escolhidas pelo Comdevit e no atendimento às exigências do Estatuto da Metrópole quanto à estrutura de governança da RMGV.

3. ENTENDENDO O TERRITÓRIO METROPOLITANO DA GRANDE VITÓRIA

A RMGV possui um histórico de planejamento metropolitano que foi se modificando até chegarmos ao atual sistema de governança, em vigor desde 2005, instituído por meio das Leis Complementares Estaduais nº 318 e 325, e que tem em sua estrutura um Conselho Metropolitano de Desenvolvimento (Comdevit), um Fundo Metropolitano de Desenvolvimento (Fumdevit), um Órgão de

Apoio Técnico e uma Secretaria Executiva, sendo os dois últimos exercidos pelo Instituto Jones dos Santos Neves. Essa estrutura possibilita a participação e articulação entre os sete municípios da RMGV, Cariacica, Fundão, Guarapari, Serra, Viana, Vila Velha e Vitória, e já desenvolveu projetos e estudos de importância para a região, como por exemplo, o Estudo de Uso e Ocupação do Solo e Circulação Urbana da RMGV (2009), Plano Diretor Metropolitano de Resíduos Sólidos da RMGV – PDRS (2009), Plano Integrado de Uso Público das Áreas Naturais Protegidas da Grande. Vitória – PIUSP (2010).

Para a elaboração do PDUI, contar com essa estrutura existente foi peça chave para iniciar o processo de forma efetivamente integrada com todos os municípios da região metropolitana e com a sociedade civil. O ponto de partida para a elaboração do Plano foi a formação, no âmbito do Comdevit, de uma equipe técnica com representação dos entes federados e da sociedade civil. A partir dos campos funcionais descritos na Lei Complementar Estadual nº 318 de 2005, foram definidas, pelos Grupos Técnico e Executivo do Comdevit, as seguintes FPICs: Ordenamento Territorial, Meio Ambiente e Áreas de Risco, Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Socioeconômico, e a partir desses temas foi iniciado o diagnóstico da RMGV procurando sempre analisar os municípios de forma integrada.

A elaboração do diagnóstico da RMGV, considerando a leitura dos técnicos municipais e da sociedade civil, por meio de processo participativo, permitiu uma análise do território metropolitano da RMGV em suas diferentes dimensões, mostrando uma série de processos de produção do espaço, históricos e em andamento, que geram conflitos e tensões e que se manifestam no território na forma de desigualdades socioterritoriais, seja na oferta de infraestruturas, seja no acesso aos serviços urbanos. Villaça (2012), coloca que “nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nossa sociedade. Nesse contexto, a dinâmica de ocupação urbana acontece de forma rápida e se relaciona de forma sutil com os instrumentos de planejamento do território: planos diretores e planos setoriais. O que faz parecer que o planejamento urbano está sempre um passo atrás dos processos de produção do espaço.

Essas desigualdades podem ser mensuradas a partir dos dados do Índice de Bem-estar Urbano (RIBEIRO, 2013), que, tanto no seu índice global como nas suas cinco dimensões - mobilidade urbana, condições ambientais urbanas, condições habitacionais urbanas, atendimento de serviços coletivos urbanos e infraestrutura urbana - avalia as disparidades na oferta de serviços públicos e de infraestrutura urbana nas diferentes porções do território metropolitano. E se traduzem na distribuição de oportunidades na RMGV, marcada pela carência de infraestrutura básica em algumas regiões e pela dificuldade de acesso aos serviços e a equipamentos urbanos, geralmente concentrados nos bairros de maior renda domiciliar. As desigualdades socioterritoriais manifestam-se, ainda, na distribuição de equipamentos culturais e de equipamentos de lazer, como parques e praças, e encontram-se também expressas na diferença de tratamento em relação aos espaços públicos, tanto entre os municípios quanto entre bairros do território metropolitano.

Ademais, as áreas identificadas com maior concentração de atividades econômicas, postos de trabalho, melhor oferta de serviços urbanos, e que por essas razões geram o maior número de deslocamentos diários, em muitos casos não possuem adensamento populacional compatível com sua infraestrutura, apresentam vazios urbanos, imóveis não ocupados ou até um controle urbanístico sobre o adensamento construtivo, muitas vezes, contrário ao interesse comum da Metrópole. Há, dessa forma,

um descompasso entre a atividade diária das áreas centrais com o número de habitantes dessas áreas.

Esses desequilíbrios obrigam as populações de renda mais baixa a viver em bairros mais distantes, de menor infraestrutura e com maior dificuldade de acesso à cidade. Isso porque a falta de oferta de equipamentos nessas comunidades e a deficiente oferta de transporte público de qualidade inviabiliza o acesso aos equipamentos existentes nas áreas centrais da RMGV.

Nas palavras de Santos (2008, p.106):

O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e à habitação. Mas o déficit de residências também leva à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro por seus deslocamentos como porque os serviços e bens são dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso.

Outro fator relevante é o planejamento municipal descolado da condição metropolitana em que se inserem os municípios. A pouca integração entre os municípios dificulta o enfrentamento dos desafios existentes na região, sobretudo de questões prioritárias como mobilidade urbana, saneamento básico e habitação, que afetam a vida dos habitantes de toda a região. Os planejamentos municipais, de forma geral, tratam as questões metropolitanas de forma fracionada e parcial, e desconsideram as relações com os municípios vizinhos e o interesse comum. O planejamento isolado dos municípios, tal como acontece hoje, cria conflitos e descontinuidades territoriais que futuramente podem converter-se em desigualdades socioterritoriais, problemas ambientais e de mobilidade urbana, além da perda de competitividade econômica externa.

Assim, as ações do PDUI apontam para a democratização do território metropolitano, que se traduz na necessidade de distribuir melhor as oportunidades na RMGV por meio do desenvolvimento local, com oferta de trabalho e de renda próximo ao local de residência, mas que possui um sentido mais amplo: o da acessibilidade plena à cidade. E, conforme aponta a Política Nacional de Mobilidade, assim como toda a legislação que regulamenta as políticas de gestão territorial, por exemplo, os estatutos da Cidade e da Metrópole: necessitamos de cidades mais justas, mais integradas, mais acessíveis.

Por outro lado, a competitividade externa da RMGV depende da superação do desafio da integração entre os municípios para que atuem em conjunto, da melhoria das infraestruturas para a produção econômica e do uso racional dos elementos presentes na natureza, cruciais ao desenvolvimento social e econômico. Integrar o desenvolvimento e a expansão urbana com os ideais de uso sustentável dos recursos naturais possibilita a construção de um espaço ambientalmente equilibrado, socialmente justo e economicamente viável, assegurando a qualidade de vida das comunidades que integram a RMGV.

Por isso, é essencial promover uma gestão integrada, entre os municípios, do controle da emissão de efluentes e dos resíduos sólidos urbanos, com vistas a conservar e a recuperar a qualidade dos corpos hídricos e das áreas verdes, articulando-os adequadamente aos sistemas urbanos, sobretudo os de saneamento básico (resíduos, drenagem, água e esgoto), e ao ordenamento territorial. Um dos grandes desafios – já enfrentado na RMGV – é a captação de água, necessária tanto para o incremento da

produção econômica quanto para o adensamento populacional, de modo que a sua disponibilidade é essencial à construção do modelo de desenvolvimento planejado para a Região Metropolitana. Nesse sentido, a preservação ambiental, mais do que apenas uma obrigação e um entrave à expansão urbana, é uma oportunidade e representa uma potencialidade para a qualificação da Metrópole em termos paisagísticos, bioclimáticos, atmosféricos e de garantia de qualidade e da disponibilidade hídrica.

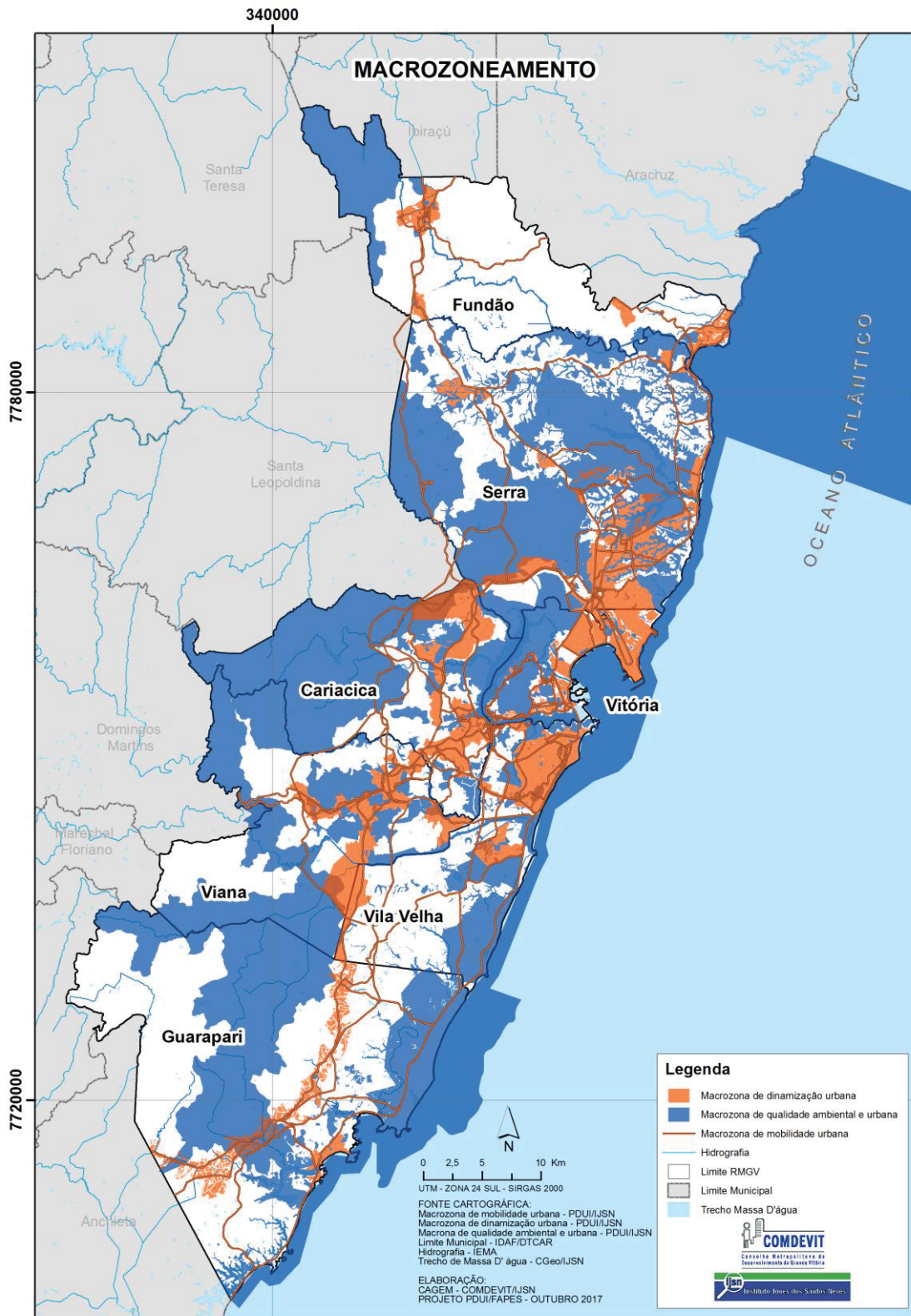
No decorrer do processo de elaboração do PDUI ficou claro o entendimento de que a governança metropolitana deveria focar seus esforços em áreas e temas prioritários os quais um município isolado não consegue resolver isoladamente. Nesse sentido, o plano deveria trabalhar nas interseções, nos limites intermunicipais, naquilo que é de interesse comum, ou seja, que afeta mais de um município. Proporcionando o exercício da governança metropolitana na construção de um processo de participação e colaboração entre os municípios. Assim, o maior desafio é fortalecer essa governança, que não se faz através de uma lei, mas deve ser construída coletivamente com a participação efetiva dos municípios e da sociedade civil em busca de atingir interesses comuns.

Os estudos, debates e análises ocorridos no processo de elaboração do PDUI permitiram entender e delimitar as Zonas de Interesse Metropolitano (ZIMs), ou seja, as áreas que deverão ser priorizadas pela gestão metropolitana na aplicação das políticas e ações definidas pelo plano. Em termos conceituais, foram definidas como de interesse metropolitano as áreas que estruturam a urbanização da RMGV, as áreas que têm potencial de proporcionar qualidade ambiental às áreas urbanas, e a rede viária que conecta essas áreas urbanas. Essas definições foram a base para a elaboração do macrozoneamento metropolitano. Sendo assim, os elementos principais que estruturaram o macrozoneamento foram: as áreas centrais; os rios urbanos; as áreas de produção hídrica; as Zonas Especiais de Interesse Social (Zeis); e as áreas urbanas melhor servidas por infraestrutura – com capacidade de suporte para projetos de adensamento ou planejadas para instalação de grandes equipamentos segundo os PDMS. A intenção fundamental foi, por um lado, conectar as áreas de importância ambiental, inserindo-as no tecido urbano como forma de renaturalizar espaços com deficiência de áreas verdes e espaços públicos, recuperar áreas de recarga hídrica, reurbanizar ocupações subnormais, e dessa forma contribuir para a melhoria da qualidade ambiental e urbana. Além disso, recuperar os rios urbanos de forma a trazê-los para o convívio da população, criando parques lineares e preservando áreas naturalmente alagáveis, evitando assim inundações em períodos chuvosos. Por outro lado, o macrozoneamento busca garantir o desenvolvimento econômico através do mapeamento das áreas mais importantes, do ponto de vista metropolitano, para receber projetos de expansão e dinamização urbanas. Ao mesmo tempo, foram mapeadas as principais infraestruturas de mobilidade, incluindo rodovias, ferrovias e rios urbanos, de forma a criar um sistema de mobilidade metropolitano multimodal. Desta forma, pretende-se aproveitar melhor as infraestruturas existentes, sobretudo as que estão subutilizadas.

Essas definições estão associadas a uma política de fortalecimento de centralidades, que visa criar uma rede de áreas centrais compactas de uso múltiplo, conectadas por um sistema de mobilidade multimodal. O que possibilitará tornar os núcleos urbanos mais independentes e complementares, aproximando os serviços urbanos da população, evitando a necessidade de grandes deslocamentos e associando essa política ao programa metropolitano de habitação de interesse social, especialmente nas áreas centrais mapeadas, de forma a aproximar a habitação ao local de trabalho.

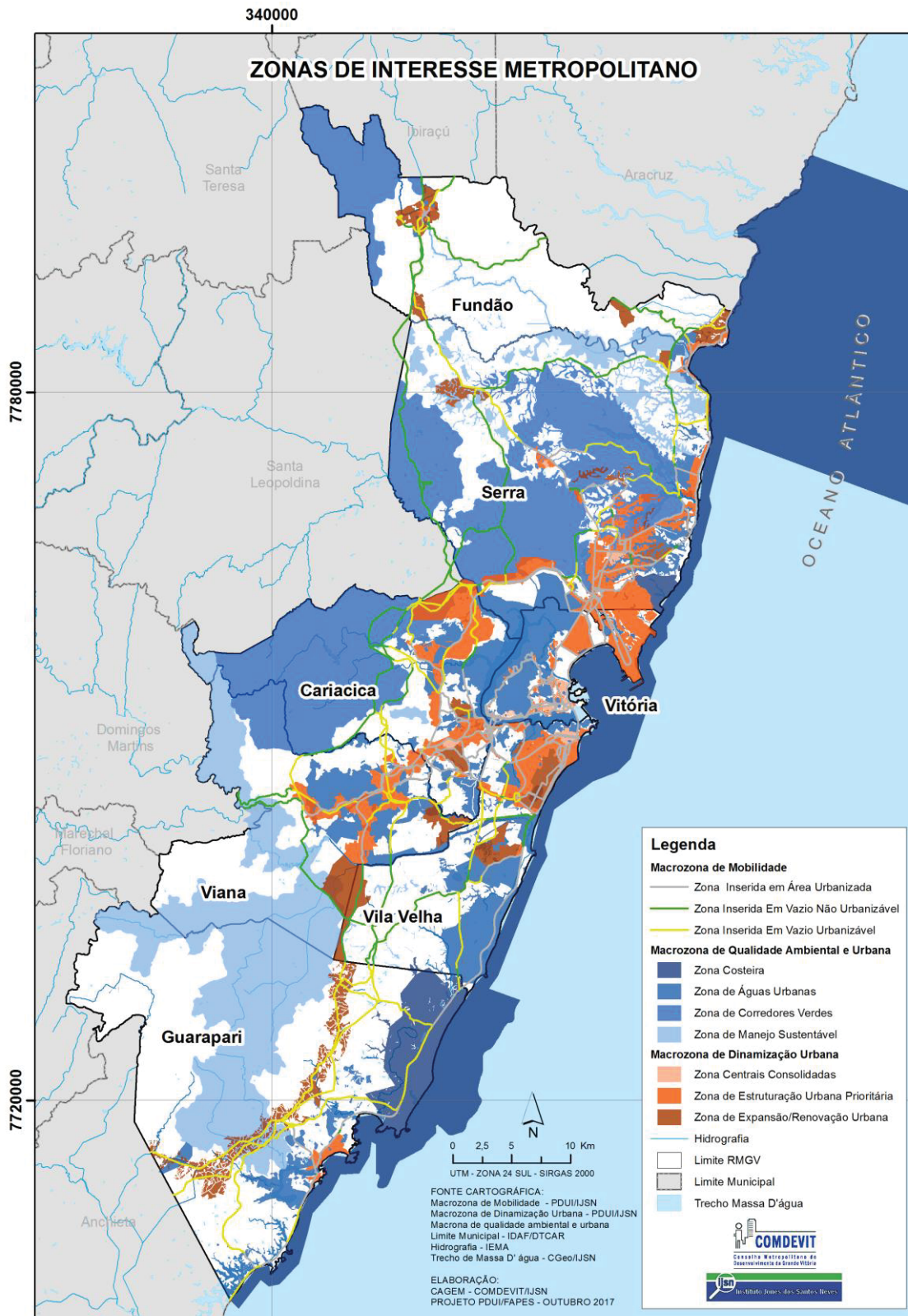
As **Figuras 1 e 2** apresentam o macrozoneamento metropolitano.

Figura 1 – Macrozoneamento



Fonte: Elaborado por PDUI/IJSN (2017).

Figura 2 – Zonas de Interesse Metropolitano



Fonte: Elaborado por PDUI/IJSN (2017).

O macrozoneamento partiu das definições dadas pelos PDMs, considerando que a leitura municipal ali consolidada seria o ponto de partida do PDUI, sem deixar de convergir essa leitura para a necessidade de integração do território, identificando os elementos que precisam ser tratados de forma integrada para a sustentabilidade da metrópole. Dessa forma, uma vez que se desenha o macrozoneamento de forma interfederativa a partir da visão integrada de desenvolvimento para a RMGV, é esperado que suas orientações e propostas sejam incorporadas às revisões dos documentos de ordenamento territorial municipais, os PDMs, conforme preconiza o Estatuto da Metrópole.

Nesse sentido, o macrozoneamento apresenta as diretrizes gerais que deverão orientar o planejamento do território da RMGV, buscando enxergar o que é de interesse comum e o alinhamento de políticas de uso e ocupação do solo em áreas onde o interesse metropolitano deve prevalecer sobre o local, tendo como foco a construção da Metrópole equilibrada e inclusiva.

As políticas e ações estruturadas no PDUI, assim com o macrozoneamento, tiveram como premissas: a diminuição das desigualdades socioterritoriais e o melhor aproveitamento das infraestruturas urbanas instaladas no território metropolitano. Nessa perspectiva, uma das primeiras ações previstas no plano é identificar a capacidade de suporte das infraestruturas existentes para determinar o limite de adensamento das áreas já dotadas de infraestrutura urbana.

Da mesma forma, é necessário identificar todas as infraestruturas subutilizadas na RMGV para que seja possível fazer o melhor uso dos recursos já aplicados no território, além de avaliar a real necessidade da implantação de novas infraestruturas. Isso se aplica a ramais ferroviários, rodovias, vazios urbanos, equipamentos e serviços, como as redes de água, esgoto, energia, drenagem, telefonia e internet. Ao mesmo tempo, é preciso prover de infraestrutura as áreas mais carentes e promover a regularização fundiária e programas habitacionais nas Zeis, o que irá possibilitar o planejamento da expansão da mancha urbana de forma mais compacta. Assim, compreende-se que será possível otimizar os recursos públicos aplicados no território e planejar a RMGV de forma continuamente integrada.

Nesse aspecto, outra ação prevista no PDUI é elaborar um plano metropolitano de habitação de interesse social, associado à regulamentação metropolitana dos instrumentos previstos pelo Estatuto da Cidade, como forma de fazer com que os municípios tratem a habitação como tema estratégico. Para tanto, foram estabelecidas no PDUI as Políticas e seus respectivos Programas e Ações a fim de convergir para um planejamento integrado daquilo que é de interesse comum da RMGV.

3. A GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA

Uma das grandes preocupações na elaboração do PDUI foi com relação à sobreposição de competências entre as gestões metropolitana e municipal, e à dificuldade de se estabelecer uma governança metropolitana, dado que, na Constituição brasileira, uma região metropolitana não constitui um ente federado como os municípios e estados. Dessa forma, realizar a governança interfederativa como posto pelo Estatuto da Metrópole, é o grande desafio. Em seu art. 6º e 8º, o Estatuto estabelece, respectivamente, princípios e estrutura básica para a governança interfederativa, por esse motivo, em paralelo com as discussões para elaboração do PDUI, foi debatido o tema da governança da RMGV, a fim de atender as exigências do Estatuto e se reavaliar a atual estrutura existente.

Outra preocupação expressa tanto pelos municípios da RMGV como pelas demais regiões metropolitanas do país, refere-se à interferência do PDUI sobre os PDMs, dado que a autonomia

municipal é garantida pela Constituição Federal. Dessa forma, o que se buscou durante todo o processo foi trabalhar em consonância com os PDMs, utilizando-os como ponto de partida para elaborar o Macrozoneamento Metropolitano. Além disso, a estrutura do Comdevit, com representação de todos os municípios, permitiu que técnicos e gestores municipais atuassem fortemente nas definições das ZIMs e conseqüentemente no Macrozoneamento. Portanto, o desafio da governança passa também pelo entendimento daquilo que é de interesse comum a todos os municípios que compõem a metrópole e da clareza na definição de papéis e responsabilidades entre o governo do estado e os municípios.

Fazer com que o interesse comum prevaleça sobre o local, será sempre objeto de análise e debate contínuo entre os municípios. A governança pode se estruturar por meio de criação de agências, como a região metropolitana de Belo Horizonte, por exemplo, e também por meio de outros instrumentos que viabilizam a integração, que pode acontecer voluntariamente, por meio de consórcios, convênios ou cooperação, conforme posto pela legislação federal (arts. 3º, II, e 24 da Lei Federal 11.445/2007 e o art. 241 da Constituição Federal). Dessa forma, o mais importante para fazer de fato acontecer uma governança interfederativa é o querer planejar e executar coletivamente, entendendo que os problemas comuns podem ser mais facilmente enfrentados se trabalhados em conjunto. E, além disso, que não existe município que funcione de forma isolada, principalmente aqueles inseridos em regiões metropolitanas. O arranjo da governança metropolitana pode ocorrer de forma diferente para cada função pública, e não obrigatoriamente precisa envolver todos os entes. Os arranjos devem se dar de acordo com a necessidade de cada FPIC e envolver apenas os entes envolvidos na mesma situação.

O mais importante é entender que a governança metropolitana não pode ser entendida como perda de poder nem supremacia de qualquer um dos entes, seja estado ou município.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No processo de elaboração do PDUI, dentre todos os aspectos presentes no desafio de "construir essa metrópole que queremos", o que se revelou mais evidente é a questão das desigualdades socioterritoriais. A RMGV apresenta diferenças marcantes que devem ser equalizadas para se atingir melhores índices de desenvolvimento humano e econômico. O PDUI apresenta instrumentos de gestão do território metropolitano com a intenção de promover uma integração no planejamento dos municípios. Essa integração passa necessariamente pelo aprimoramento de uma governança metropolitana com a participação dos entes federativos e da sociedade civil, garantindo não só que as políticas e ações sejam implementadas, mas também a democratização da gestão das FPICs na RMGV.

A elaboração do PDUI da RMGV, que resultou na promulgação da Lei Complementar Estadual nº 871, de 07 de janeiro de 2017, é sem dúvida um marco para a RMGV, mas não se encerra nele o planejamento metropolitano. Ao contrário, o PDUI deve ser entendido como o passo inicial na integração da região e no seu planejamento que deve ser transformado em um processo contínuo com a ampliação da participação da sociedade civil.

A partir da promulgação da Lei foram iniciadas as discussões sobre as ações prioritárias previstas e constituídos Grupos Técnicos para a definição e contratação do Plano de Mobilidade Metropolitano, uma Rede de Parques Metropolitanos, Plano Metropolitano de Turismo e o Plano Diretor de Águas Urbanas. Esses projetos prioritários precisam entrar na agenda dos municípios e da sociedade para que sejam elaborados e executados a serviço de todos.

Como não foram incluídas todas as FPICs na elaboração deste PDUI, uma futura revisão do plano, prevista para 2027, deverá incluir no seu escopo de trabalho outras FPICs, de modo a ampliar o debate sobre o interesse comum da RMGV e promover ações relacionadas a outros temas. Da mesma forma, questões aqui apresentadas podem e devem ser mais aprofundadas e discutidas de acordo com as demandas da sociedade.

REFERÊNCIAS

ABE, André Tomoyuki. **Grande Vitória, ES: crescimento e metropolização**. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal**, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 21 fev. 2018.

BRASIL. **Lei nº 13.089**, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Lei Complementar nº 872**, de 07 de dezembro de 2017. Institui o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Lei Complementar nº 318**, de 17 de janeiro de 2005. Reestrutura a Região Metropolitana da Grande Vitória - RMGV, o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória - COMDEVIT, autoriza o Poder Executivo a instituir o Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória - FUMDEVIT e dá outras providências.

ESPÍRITO SANTO (Estado). **Lei Complementar nº 325**, de 16 de junho de 2005. Dá nova redação a dispositivos da Lei Complementar nº 18, de 17.01.2005 e dá outras providências.

IJSN - INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES. **Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana da Grande Vitória**. Vitória: IJSN, 2018.

RIBEIRO, L. C. Q.; RIBEIRO, M. G. Apresentação. In: Ibeu: Índice De Bem-Estar Urbano. Rio de Janeiro, Letra Capital; **Observatório das Metrópoles**, 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrosoles.net/images/abook_file/ibeu_livro.pdf>. Acesso em: 02 dez. 2017.

SANTOS, M. **A organização interna das cidades: a cidade caótica**. In: SANTOS, M. A urbanização brasileira. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

VILLAÇA, Flavio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: FAPESP, 1998.

VILLAÇA, F. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. São Paulo, Revista Estudos e Avanços, 25(71), 37-58; USP, 2011.