

Sustentabilidade e a Vida na Cidade: A Condição de Bem – Estar aplicada a projetos de requalificação de transporte público.

Sustainability and the Life in the City: The Welfare Condition applied to requalification projects of public transportation.

SEABRA, Gabriela Santos, Mestranda.

gabrielaseabra.arq@gmail.com

Resumo

O projeto sustentável para a cidade é um tema complexo que tem sido muito discutido nos últimos anos frente à escassez dos recursos naturais. Dos vários eixos temáticos que compõe esta discussão foi adotado como enfoque o estudo da Urbanidade em Eixos estruturais de transporte público que faz parte integrante da pesquisa de mestrado intitulado Urbanidade em Cidades Médias: O Caso do Corredor Estrutural Leste de Transporte Público em Uberlândia – Mg. Neste artigo é abordado o conceito de bem estar da população como iniciativa para se repensar o modo como estamos usufruindo a cidade considerando que se não for proposto um novo parâmetro de comportamento as transformações atuais encaminham para cidades insustentáveis a gerações futuras. Estudar e propor novas soluções a vida urbana é a garantia de que as próximas gerações usufruam de cidades vivas.

Palavras-chave: Sustentabilidade; Urbanidade; Mobilidade Urbana

Abstract

The sustainable project for the city is a complex theme that has been much discussed in recent years in the face of the scarcity of natural resources. Of the several thematic axes that compose this discussion was adopted as focus the study of Urbanity in Structural Axes of public transport that is an integral part of the masters research titled Urbanity in Medium Cities: The Case of the East Structural Corridor of Public Transport in Uberlândia - Mg. In this article, the concept of the well being of the population is approached as an initiative to rethink the way we are enjoying the city considering that if a new parameter of behavior is not proposed, the current transformations will lead unsustainable cities to future generations. Studying and proposing new solutions to urban life is the guarantee that the next generations will enjoy living cities.

Keywords: Sustainability; Urbanity; Urban mobility

1. Introdução

É de amplo conhecimento que a era industrial intensificou a expansão das cidades e com o crescimento populacional urbano outra questão é colocada em discussão, a quantidade de matéria e energia necessária para suprir a demanda de necessidades do atual padrão de bem estar da população. As transformações na paisagem urbana nos últimos séculos vão além do caráter puramente espacial atingindo também as relações sociais. A forma como as pessoas consideram viver confortavelmente tem mudado assim como a função que atribuímos aos espaços públicos urbanos como de lazer e socialização. As tecnologias aplicadas a produtos que conseguissem materializar serviços diários complexos é um dos fatores determinantes ao se conceituar o bem estar do homem moderno.

Lefebvre (2001) afirma que a vida urbana pressupõe encontros, confrontos das diferenças, conhecimentos e reconhecimentos recíprocos (inclusive no confronto ideológico e político) dos modos de viver, dos “padrões” que coexistem na Cidade. Para o presente artigo se destaca a ruptura dos usos dos espaços públicos como de lazer e socialização frente às mudanças impostas por um sistema urbano que prioriza um meio de mobilidade em específico, que proporcionou ao homem moderno tornar as longas distâncias fáceis de percorrer, o automóvel.

Atualmente é visível o refúgio para o subúrbio em busca de um alto grau de qualidade de vida e bem estar (MITSCHERLICH, 1972). Grandes cidades passam a ser estressantes, poluídas e perigosas em virtude da grande máquina de abrigar pessoas que se tornou, levando a grande parte da população a buscar refúgio próximo à natureza como sinônimo de alto grau de qualidade de vida. O automóvel particular e o contato com a natureza se tornam importantíssimos para um padrão de alto grau de qualidade de vida e bem estar do homem contemporâneo.

O modelo urbano atualmente adotado é insustentável para prolongar a vida no planeta frente ao alto grau de matéria e energia consumida para sustentar tal status. Ao decorrer deste artigo será discutido como a engenharia de tráfego que prioriza carro como principal meio de transporte urbano passou a ser determinante no desenho das cidades. Este desenho torna as cidades impessoais e sem vida, fazendo com que o refúgio para o subúrbio onde o domínio do automóvel sobre o espaço público é menor ou inexistente condiciona a altos padrões de qualidade de vida. Desataca-se para a pesquisa o conceito de Urbanidade como condicionante a tornar as cidades mais dinâmicas, vivas e sustentáveis.

A discussão acerca do alto grau de Urbanidade como resposta a qualidade de vida urbana nasce da pesquisa de Mestrado que tem como foco o projeto sustentável para a cidade com a análise da implantação de um corredor de ônibus estrutural leste na cidade de Uberlândia- MG. A forma como nos apropriamos do espaço da cidade está em constante transformação fazendo com que intervenções que visem melhorar a dinâmica urbana sejam necessárias de tempos em tempos. O impacto é inevitável, porém analisar contextos parecidos para que algo seja feito antes a fim de aumentar a sua tolerância e agredir menos o meio socioespacial é o caminho rumo a cidades sustentáveis.

2. As cidades e as pessoas

O processo de urbanização que teve início com a industrialização até os dias atuais passou por grandes transformações e, atualmente uma nova mudança é necessária. Não se trata apenas do campo morfológico, mas uma mudança de comportamento quebrando os antigos conceitos de bem estar urbano. Atualmente a racionalização do tempo pode ser

considerada um dos mais significativos indicadores de qualidade de vida. Manzini (2008) nos chama a atenção para o desaparecimento do tempo lento e contemplativo com a saturação dos momentos com algo a se fazer de forma acelerada e prática. Em virtude disto temos correlacionado o bem estar à condição de materializar um serviço complexo em produto a fim de potencializar o uso do tempo. Ao direcionarmos o foco da discussão na qualidade de vida e bem estar urbano nos deparamos com a mobilidade de pessoas, visto que este é o maior consumidor de tempo urbano.

Chegamos então à inovação que se tornou marco na história da mobilidade de pessoas, à invenção do automóvel. Além de ser considerado um meio ágil de locomoção se torna um artigo de luxo e status das pessoas. A indústria automobilística a cada ano se aperfeiçoa em produzir carros de alto padrão instigando assim o desejo da população de consumo. Frente a crescente frota de veículos em circulação os planejadores urbanos por muito tempo passaram a adaptar o tecido urbano a fluidez dos veículos particulares em circulação criando autoestradas, viadutos tudo o que fosse possível tornar o escoamento da frota em circulação o mais rápido e ágil possível. O resultado são cidades criadas para os carros onde a escala humana é esquecida criando uma série de problemas.

Dentre os inúmeros problemas se destacam a poluição do ar pela emissão de gases, poluição sonora e visual, altos níveis de stress causados pelos percursos congestionados em horário de pico, graves acidentes no trânsito e aumento do índice de criminalidade nas ruas, antes espaço de lazer e socialização, que se torna uma via de passagem rápida lotada pelos carros. A paisagem urbana se revela um cenário árido, com uma escala que engole o pedestre em meio a altos edifícios e grandes vias para atravessar, resultando em poucas ou inexistentes as oportunidades ao pedestrianismo. Outro fator importante são as alterações climáticas causadas pelo uso indiscriminado do solo urbano.

Diante as circunstâncias as decisões a serem tomadas vão além de reduzir o número de automóveis, mas sim aperfeiçoar os meios de deslocamento nas cidades. Nas palavras de Jacobs (2011):

Muitas das táticas ficam óbvias de imediato, desde que entendamos que a questão não é a redução de automóveis nas cidades, mas a redução de automóveis pelas cidades. Táticas apropriadas são aquelas que dão espaço a outros usos urbanos necessários e desejados, que rivalizam com as necessidades viárias dos automóveis. (JACOBS, 2011 P. 404)

O refúgio para o subúrbio em busca de uma melhor qualidade de vida é o sinal de que a população já está saturada do modelo convencional de se pensar as cidades. (MITSCHERLICH, 1972). A partir destes argumentos somos conduzidos a avaliar a mudança de comportamento, deixando de atribuir ao carro o status de bem estar. A adoção deste parâmetro só será possível a partir do momento em que o cenário urbano permita meios alternativos de locomoção tão eficientes quanto o veículo particular. Para tanto a eficiência do transporte público é de extrema importância.

Assim como um transporte público de qualidade, criar cenários em que caminhar a pé seja confortável e uma malha de ciclovias seja presente induzem as pessoas a procurarem por outros meios de se locomover ao trabalho ou lazer. Além da contribuição com redução de emissão de gases poluentes estes meios alternativos demandam de menos matéria e energia do ambiente natural contribuindo com o meio ambiente.

3. Cidades Sustentáveis

O projeto sustentável para a cidade é complexo e sistêmico onde tudo faz parte de um todo maior e que todas as partes se conectam tendo como princípio a continuidade da vida

(VITAL,2012). Pensar em sustentabilidade no projeto da cidade vem em resposta a um modelo de cidade racionalista que visava o domínio da natureza e a racionalização da forma de projetar. Grandes áreas verdes faziam parte de um plano higienista de purificação do ar e controle térmico. Este modo racional de projetar a cidade transforma a paisagem urbana frágil no que se refere à conectividade, imaginabilidade, legibilidade e visibilidade. De fato o modelo urbano atual é estressante, barulhento e impessoal e a partir desta rotina tem se a fuga da cidade para a periferia, longe do barulho e poluição das fábricas onde a natureza se torna artigo de luxo e status de bem estar em residências confortáveis inseridas em unidades de vizinhança que suprem as necessidades de socialização humana. (MITSCHERLICH ,1972).

A primeira iniciativa ao se pensar no projeto sustentável para a cidade é compreender que se trata de uma rede complexa onde tudo faz parte de um todo maior e conectado. O comportamento humano é guiado pela percepção e visão de mundo, a forma como essa percepção acontece depende da experiência visual do homem e a partir do momento que ela muda tem se também uma mudança de paradigmas e descoberta de novos elementos (VITAL 2012). É relevante que a visão de mundo do homem contemporâneo busca por padrões de qualidade de vida alicerçados em alta qualidade ambiental, nos resta agora é amenizar o estressante cenário urbano a fim de incrementar a vitalidade urbana.

Sustentabilidade aplicada ao projeto da cidade engloba a análise de uma série de fatores que se organizam em uma hierarquia sistêmica que define que todos e tudo têm seu lugar na rede da vida (VITAL, 2012). Essa rede pode ser organizada avaliando os princípios de desenho ambiental, ecologia, sustentabilidade de teorias não lineares aliados à conservação urbana, mobilidade, desenho universal, identidade, habitabilidade, urbanidade paisagem cultural. Se tratando de um trabalho extenso e de que cada parte faz parte de um todo maior para esta pesquisa foi aprofundado o estudo da urbanidade como elemento chave no projeto sustentável para a cidade.

Manzini (2008) afirma que a ideia de bem estar da população é o guia de ação. Então se é perceptível à busca por um ambiente urbano menos hostil é esta a direção que devemos seguir, mas não com o propósito de apenas criar novas áreas urbanas com alto grau de qualidade ambiental, mas revitalizar aquelas áreas degradadas explorando seu potencial morfológico, paisagístico e social. O carro lota o espaço da cidade, mas porque as pessoas preferem este a outro modal de transporte? Como está a eficiência do transporte público? Existe acessibilidade nas calçadas? E as rotas de ciclovias? A mudança do comportamento humano a adotar novos meios de se locomover que sejam mais sustentáveis irá surgir a partir do momento que estes meios alternativos se tornem vantajosos, confortáveis e seguros. Gehl (2013) reforça que:

Priorizar o pedestre e as bicicletas modifica o perfil do setor de transportes e seria um item expressivo nas políticas sustentáveis em geral. O tráfego de bicicletas e pedestres utiliza menos recursos do que qualquer outra forma de transportes. (GEHL, 2013 p. 105)

O alto gasto de matéria e energia do carro o torna insustentável como principal meio de locomoção nas cidades, por mais que estudos tenham sido feitos para amenizar os efeitos de emissão de gases poluentes ainda não resolve a questão da falta de espaço. Quanto mais vias de acesso rápido e estacionamentos são criados, mais a demanda aumenta, pois a frota em circulação é crescente a cada ano. Um estudo na cidade de Brusque- SC avaliou diferentes modais de transporte em vários trajetos ligando a periferia ao centro e o resultado dos custos econômicos e ambientais pode ser observado na figura 01.

| | PEDESTRE | BICICLETA | MOTO | CARRO | ONIBUS |
|--------------|----------|-----------|---|---|---|
| CAPACIDADE | 1 | 1 | 2 | 5 | 54 |
| POLUIÇÃO | 0 | 0 | 0,2g CO ₂ (por pessoa) 0,4g CO ₂ (por veículo) | 0,13g CO ₂ (por pessoa) 0,65g CO ₂ (por veículo) | 0,03g CO ₂ (por pessoa) 1,62g CO ₂ (por veículo) |
| CUSTO | RS: 0,0 | RS: 0,0 | RS: 3,90 (por veículo) | RS: 11,50 (por veículo) | RS: 2,75 (por pessoa) |
| ÁRVORES /ANO | 0 | 0 | 0,7 (por pessoa) | 1,15 (por pessoa) | 0,04 (por pessoa) |

FONTE: Dados qualitativos para a poluição. Obtidos por cálculos segundo o GHG (Greenhouse Gas Protocol).
 Cálculo dos custos de transporte considerando seguro, IPVA, depreciação, combustível.

Figura 1: Comparativo Modais de Transporte. Fonte: diplomatafm.

Contabilizando os valores diários fica claro que caminhar a pé ou se locomover de bicicleta são os modais que provocam menos impactos ambientais, seguidos pelo transporte público, motocicletas e o carro. Seria uma utopia pensar em aniquilar os carros do contexto urbano, porém converter este meio prioritário de transporte associando-o a meios alternativos é o caminho para se pensar em uma mobilidade sustentável nas cidades. Além dos impactos ambientais temos os impactos sociais que são de grande relevância para promover a vida urbana. Pesquisas em São Francisco nos Estados Unidos compararam ruas situadas em diferentes bairros para avaliar o impacto do tráfego na vida da comunidade, e a interação entre os vizinhos e o senso de comunidade foi inversamente proporcional à intensidade de trânsito como ilustra a figura 02.

Transito Leve: 3 amigos por pessoa

6.3 conhecidos

Transito Moderado: 1.3 amigos por pessoa

4.1 conhecidos

Transito Pesado: 0.9 amigos por pessoa

3.1 conhecidos

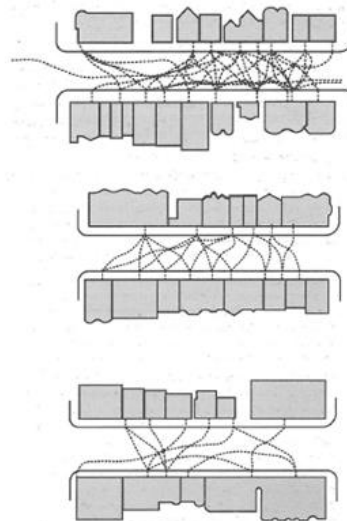


Figura 2: Interação Social. Fonte: Cidades para um pequeno Planeta, (ROGERS, 1997,37).

Partindo destas considerações e de que todo projeto sustentável gira em torno da vida, aprofundar o estudo da vida urbana é de grande relevância. São vários os fatores que constroem uma cidade sustentável e ao pensarmos nas reais necessidades humanas de convivência abrimos um leque de oportunidades para se projetar espaços e fluxos que realmente estimulem uma nova forma de agir. Este agir por sua vez parte de pequenas

ações isoladas, como a de deixar o carro na garagem e ir à padaria a pé, que conectadas em rede transformam um todo maior de cidades vivas, ativas e sustentáveis.

4. Urbanidade

Urbanidade é o termo que reflete as relações entre o social e o espacial, (NETTO, 2012) o espaço gerador da copresença (AGUIAR, 2012). O estudo da urbanidade inserido no projeto sustentável para a cidade incorpora uma série de fatores capazes de promover a vida e a diversidade urbana, estes não são estáticos e estão em constante mudança diante a ação do tempo. Mitscherlich (1972) ressalta que a condição humana vivenciada nas cidades é a de falta de amor, mas não um amor bucólico, mas a sensibilidade humana para vivenciar a cidade de uma forma menos mecânica estipulada por um modo racional de se projetar cidades em todas as fases da vida.

A responsabilidade de garantir um bem comum para todos no presente e no futuro transborda em todos os setores. Ao tratarmos da vida urbana é necessária uma transformação na postura e conduta do prover, produzir, manter e conservar. O termo Urbanidade pode ser aplicado como o espaço gerador da copresença, que instiga o grau de vitalidade urbana. Um alto grau de urbanidade só é possível a partir de um alto grau de qualidade da paisagem urbana, dinâmica e diversidade de usos, que por sua vez são consequência de um desenho urbano bem definido, meios de transporte sustentável, alta qualidade de usos dos espaços públicos e etc. É uma qualidade do urbano que sofre alterações com o passar dos anos e se modifica conforme as necessidades sociais e territoriais da população.

É tempo de quebrar paradigmas e começar a realmente vivenciar a cidade e todos os benefícios que ela nos oferece, de dar sentido à teia urbana e sentirmos uma parte deste todo maior. Como fazer com que as pessoas se sintam convidadas a utilizarem mais dos espaços urbanos é o grande desafio. Jacobs (2011) deixa claro que aquele que se desespera com a guerra entre esses aliados potenciais, automóveis e cidades tende a descrever o impasse como uma guerra entre automóveis e pedestres. Já foi discutido aqui a influência que o domínio do automóvel exerce sobre a cidade, então a proposta é criar cenários onde ocorra uma inversão de prioridades onde o caminho do pedestre seja mais atrativo, convidativo e racional ao do automóvel.

Quando constatamos um alto grau de urbanidade em certa localidade urbana significa que ali existe um espaço onde a dinâmica urbana acontece e os vínculos antropossociais são fortalecidos. Existe uma trama de pessoas, serviço e comércio que se conecta e completa e atrai mais conexões. O estudo da Urbanidade como um dos pilares do projeto sustentável para a cidade faz parte de uma pesquisa complexa onde Vital (2012) organiza quatro dimensões de estudo subdivididas em categorias de análise e de projeto fundamentadas, primeiramente, nas abordagens de fenomenologia sistêmica e estruturação sistêmica.

A primeira dimensão, a filosófica engloba uma visão de mundo onde todos os seres vivos e não vivos não são vistos como uma coleção de objetos isolados, mas uma rede de fenômenos interconectados e interdependentes. Já a segunda dimensão a ambiental, analisa os aspectos correspondentes ao ambiente físico – condição biológica e geológica enaltecendo a importância dos recursos naturais para a existência da vida. As duas primeiras dimensões são a base que sustentam o aprofundamento das dimensões que englobam o estudo do ambiente urbano onde a Urbanidade é foco desta pesquisa. O estudo

do ambiente construído compõe a terceira dimensão analisando a mobilidade sustentável, conservação urbana e desenho universal.

Todos estes aspectos conduzem ao estudo da quarta dimensão, o ambiente urbano, revelando os índices de Urbanidade, Identidade, Habitabilidade e Paisagem Cultural. Estas dimensões são organizadas através do Diagrama de Unidade Complexa- DUC, onde através da interpolação dos layers tem-se a síntese de todas as categorias evidenciando os pontos cruciais e fundamentais ao desenvolvimento do projeto sustentável para a cidade. Além de reconhecer as conexões é de fundamental importância reconhecer a qualidade dessas conexões, e se um dos elementos é rompido, prejudicado ou eliminado do contexto sistêmico, perde-se a ordem e o equilíbrio natural desestabiliza-se. (VITAL, 2012)

A escolha em aprofundar as investigações a cerca da Urbanidade parte da percepção de abandono dos espaços públicos como de lazer e socialização, e mais do que isto a sensação de segurança e bem estar atrelados a bens materiais que são insustentáveis a gerações futuras. Um alto grau de Urbanidade estrutura um alto grau de qualidade urbana, as relações antropossociais e a identidade local são fortalecidas, sendo este resultado de uma série de fatores independentes, mas que conectados resultam em vitalidade urbana. Mobilidade sustentável, paisagem urbana arborizada, clima, morfologia urbana, desenho ambiental são exemplos que estruturam essa teia urbana que projetados de forma adequada conduz a formação destes espaços de civilidade e convívio urbano.

5. O caso do corredor estrutural leste de transporte público em Uberlândia.

O estudo da Urbanidade aplicado ao projeto sustentável da cidade faz parte da pesquisa de mestrado com o objetivo de compreender como a vida urbana se sustenta nas cidades médias estruturadas pelo sistema de mobilidade urbana em um corredor estrutural de transporte coletivo, o caso da Av. Segismundo Pereira em Uberlândia – MG, entendendo como seus fluxos e usos se articulam com as relações sociais em toda sua extensão influenciando também nos espaços públicos de seu entorno.

Antes da implantação do corredor de ônibus a avenida possuía um grau de urbanidade aquecido pelo comércio local assim como nas ruas adjacentes que não sofriam pela interferência do tráfego de passagem e das alças. As conexões entre o bairro se davam de forma prática e ágil. As alterações propostas pela implantação do corredor dificultaram as conexões no bairro, afetaram as relações de comércio local e o tráfego de passagem invadiu as vias adjacentes às quais não foram preparadas para tal fluxo de veículos, se tornando um transtorno para a população.

A intervenção faz parte do projeto BRT inserido no plano diretor de mobilidade da cidade de Uberlândia, que visa integração físico-tarifária do sistema de transporte público através de linhas troncoalimentadora com eixos estruturais que interligam quatro terminais de transbordo, localizados na periferia, ao terminal central, compondo o Sistema Integrado de Transporte- SIT. Através deste sistema o preço da passagem é unificado e o usuário não paga mais de duas passagens para chegar ao destino desejado. Consta nas diretrizes de expansão a criação de corredores estruturais interligando os terminais periféricos ao centro com mais agilidade, conforto e segurança a população. Os novos corredores de ônibus atenderão as zonas leste, oeste, norte, sul e região sudoeste com quatro novos terminais. Como apresentado na figura 03.

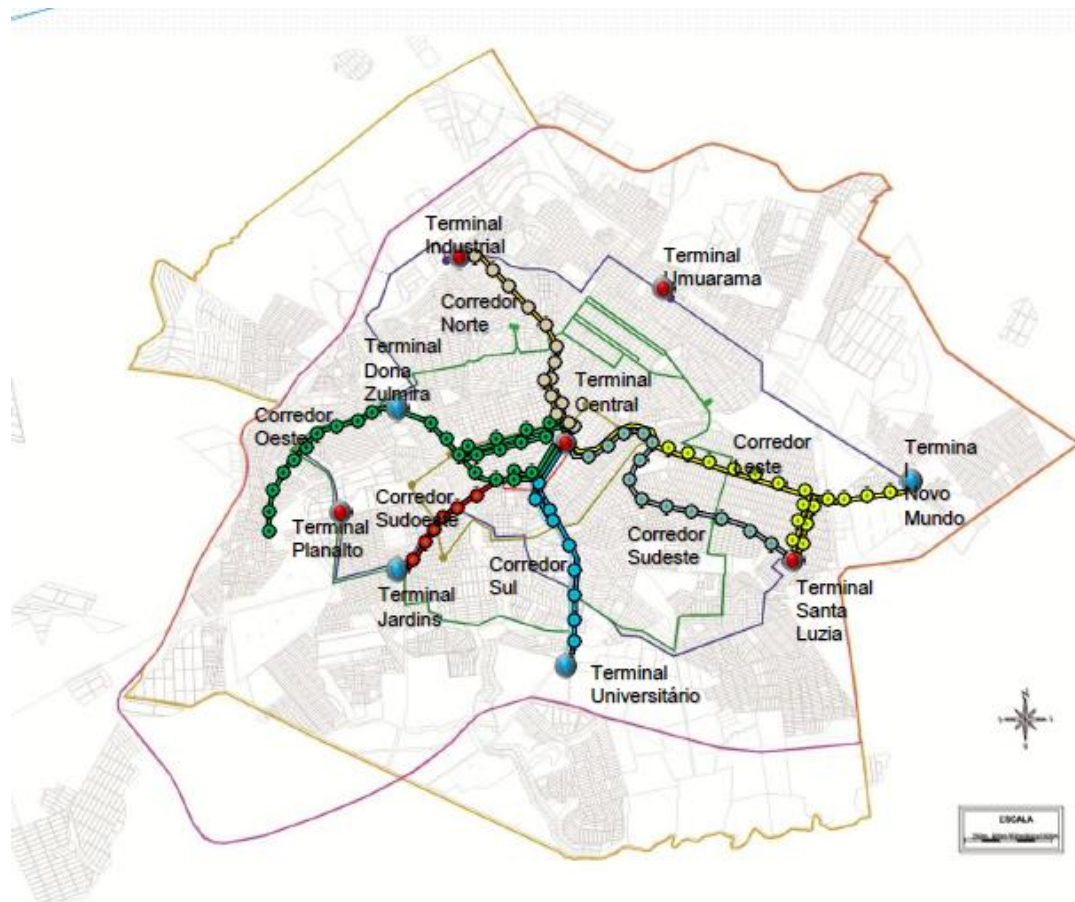


Figura 3: Corredores Intermodais. Fonte: Plano Diretor de Mobilidade de Uberlândia.

Em 2006 foi implantado o Corredor Estrutural Sudeste, composto por 13 Estações que interligam o Terminal Central ao Terminal Santa Luzia, em um trajeto de aproximadamente 7,5 km. No Plano Diretor de Mobilidade Urbana, 2010 foi diagnosticado que com as estações houve uma melhoria significativa no trânsito com a redução dos acidentes em 67% nos primeiros 30 dias em comparação ao mesmo período do ano anterior. Outro benefício é a redução dos congestionamentos, obtida pela ordenação do fluxo dos ônibus em faixa preferencial e pela redução do tempo do ciclo semafórico, de 120 para 100 segundos.

O Corredor Estrutural Leste, objeto de análise desta pesquisa, foi inaugurado no segundo semestre de 2018 tendo início na interseção da Avenida Segismundo Pereira com o corredor da Avenida João Naves de Ávila e segue até a BR-050. Possui um trecho que se prolonga ao cruzamento da BRT 365/452, com 6,1 km de extensão permitindo o transporte de 21 mil pessoas por dia em 12 estações fechadas e um terminal de integração, Terminal Novo Mundo. Assim como o corredor Estrutural Sudeste mantém uma faixa exclusiva de transporte público, uma de rolamento e uma de estacionamento que no início foi extinta e após reivindicações dos comerciantes locais foi aderida. O fluxo na avenida tornou se dispendioso em vista ao grande número de semáforos implantados e retornos que passam a ser feitos por alças, estes fatores geraram grande impacto nas relações comerciais e sociais do bairro Santa Monica e através de um estudo mais aprofundado, espera-se propor diretrizes que amenizem tais impactos na implantação dos demais corredores estruturais.

Ainda é previsto a implantação de mais três Corredores Estruturais, o Oeste que terá início na Avenida Mississippi no Bairro Mansour, passando pela Avenida José Fonseca e Silva e BR-365 dando continuidade pela Avenida Marcos de Freitas Costa com extensão de 17,5 km no Bairro Martins e 19,1 km via área Central, Corredor Estrutural Sudoeste compreendendo toda a extensão da Avenida Getúlio Vargas cruzando com a Avenida Marcos de Freitas Costa estendendo-se ao entroncamento com a Rodovia MG – 497, com de 2,73 km com seis estações fechadas e um terminal de integração possibilitando atender cerca de 30 mil passageiros por dia, e o Corredor Estrutural Norte composto pelas Avenidas João Pessoa, Adriano Bailone e Cleanto Vieira Gonçalves chegando ao Terminal do Distrito Industrial em uma extensão total de 5,5 km, com a capacidade para atender mais de 10 mil passageiros por dia integrando com o Terminal Central.

O projeto apresenta grande potencial sob ponto de vista da mobilidade sustentável a aperfeiçoar o transporte público, porém o tratamento das vias que compõe o trinário não ocorreu de forma complexa e sistêmica como deveria, acarretando em uma série de complicações e transtornos para a população local. A pesquisa se encontra em fase inicial e os resultados esperados são apresentar o panorama ambiental urbano atual dos impactos causados pela implantação do corredor estrutural leste, e então propor eixos norteadores de projeto sustentável para corredores estruturais de transporte público em cidades médias tendo como enfoque manter, estimular um alto grau de Urbanidade a aquecer a dinâmica urbana na promoção de cidades sustentáveis.

6. Conclusão

Nossas cidades tem se transformado em verdadeiras máquinas de habitar e trabalhar crescendo a cada ano. Não é possível falar deste crescimento sem levar em consideração o crescimento territorial e o aumento da exploração dos bens naturais para suprir as demandas básicas do ser humano, e os números levantados apontam para a insustentabilidade de gerações futuras se nada for feito. Sob o ponto de vista ecológico, sistêmico e complexo estamos conectados por redes dentro de redes onde cada um faz parte de um todo maior que se completa, e cada ação gerada isoladamente contribui e influencia no todo. Falar em sustentabilidade aplicada ao desenho urbano é uma tarefa árdua que envolve vários fatores, e a decisão de abordar a Urbanidade como ancora deste estudo faz se importante visto que todo projeto sustentável gira em torno da vida.

Todos estes conceitos motivam o estudo aprofundado da Urbanidade em Corredores de Ônibus Estruturais, e a recente intervenção na Av. Segismundo Pereira- Uberlândia, MG oferece inúmeras oportunidades para a pesquisa. Apresentando grande potencial a respeito de promover à mobilidade urbana sustentável, a forma como foi implantado sem levar em consideração as especificidades locais tem causado uma série de transtornos afetando diretamente a Urbanidade local. O estudo é de grande relevância, pois o cenário das cidades médias é de expansão e otimização do transporte público, e através das diretrizes elaboradas ao final da pesquisa poderá contribuir para um panorama sustentável de viver e projetar a cidade.

Não se espera que o estudo sobre a vida urbana se resulte em uma proposta projetual, mas sim em eixos norteadores de projeto. Para propor as intervenções no sistema viário urbano é necessário que estudar como a vida urbana se estrutura em determinado local. Identificar os elementos que sustentem a dinâmica urbana é uma ferramenta que permite diagnosticar as falhas para então corrigi-las e proporcionar a população um alto grau de

qualidade e vitalidade urbana. Fazer o contrário, implantar um projeto visando apenas aperfeiçoar o tráfego de automóveis e depois avaliar as suas consequências para a vivência urbana é o grande erro cometido nos últimos anos.

A cidade de Uberlândia é um importante polo logístico, comercial e universitário da região do Triângulo Mineiro e alto Paranaíba, já implantou dois corredores estruturais de transporte público e no plano Diretor de Mobilidade Urbana estão previstos mais três. O estudo irá contribuir com eixos que possam nortear a implantação dos demais na expectativa de mitigar os prejuízos sociais e ambientais que os dois primeiros causaram. Assim temos a construção de soluções que além de melhorar a qualidade do transporte público, resgate as funções sociais dos espaços urbanos de socialização e lazer, construindo uma cidade mais segura, viva e sustentável.

Referências

GEHL, Jan 1936- **Cidades para Pessoas**/ Jan Gehl; tradução Anita Di Marco. 2º ed. São Paulo. Editora Perspectiva, 2013.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de grandes Cidades**, 3º edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. Tradução Carlos S. Mendes Rosa.

LEFBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. 5º ed. São Paulo: Centauro, 2011. Tradução Rubens Eduardo Frias.

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. Lisboa/ Portugal, Editora 70 Lda, 1960. Tradução: Maria Cristina Tavares Afonso.

MANZINI, Ezio. **Design para inovação social e sustentabilidade de comunidades criativas, organizações colaborativas e novas redes projetuais**. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

MASCARENHAS, Rafael Ribeiro, 1991- **Os desafios da mobilidade urbana nas cidades em transição : uma análise do Corredor Estrutural Leste de Uberlândia, MG** . Tese de Mestrado apresentado a Universidade Federal de Uberlândia - UFU, Programa de Pós Graduação em Geografia 2017, 107. : il

MITSCHERLICH, Alexander. **A cidade do Futuro**. Rio de Janeiro, 1972 (Coleção dirigida por Eduardo Azevedo da Silva). Traduzido por Idalina Azevedo da Silva, do original alemão *Thesen zur Stadt der Zukunft* da Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1971.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana**. Uberlândia, 2010.

URBANIDADES. Organização Douglas Aguiar e Vinícios M Neto. **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Fôlio Digital: Letra e Imagem, 2012.

VITAL, Giovanna Teixeira Damis. **Projeto Sustentável para a Cidade: o Caso de Uberlândia**. São Paulo, 2012. Tese de Doutorado apresentado a FAUUSP.