

A Condição de Urbanidade para Elaboração de Projetos Urbanos de Sistema Viário em Cidades Médias Brasileiras

The Urbanity Condition for Elaboration of Urban Projects of the Road System in Brazilian Medium Cities

SEABRA, Gabriela Santos, Mestranda.

gabrielaseabra.arq@gmail.com

Resumo

O objetivo deste artigo é discutir a importância da condição de urbanidade para a elaboração de projetos urbanos de sistema viário de cidades médias brasileiras. Faz parte do referencial teórico da pesquisa de mestrado intitulado Urbanidade em Cidades Médias: O Caso do Corredor Estrutural Leste de Transporte Público em Uberlândia – Mg. É investigada a forma como as intervenções do sistema de mobilidade urbano, em geral, priorizam a engenharia de tráfego e o transporte público deixando de lado as relações sociais que acontecem no espaço público urbano. Em resposta o estudo da vida na cidade como foco destas intervenções, conduz a pensar e planejar a cidade de forma mais responsável socialmente e sustentável. A pesquisa está inserida no projeto maior de Projeto Sustentável para a cidade: O caso de Uberlândia- MG.

Palavras-chave: Projeto Sustentável para a Cidade; Transporte Público; Urbanidade; Vida na Cidade.

Abstract

The objective of this article is to discuss the importance of the urbanity condition for the elaboration of urban projects of the road system of medium Brazilian cities. It is part of the theoretical reference of the research of masters entitled Urbanity in Medium Cities: The Case of the Eastern Structural Corridor of Public Transport in Uberlândia - Mg. It is investigated how the interventions of the urban mobility system, in general, prioritize the traffic engineering and the public transport leaving aside the social relations that happen in the urban public space. In response to the study of city life as the focus of these interventions, it leads to thinking and planning the city in a more socially responsible and sustainable way. The research is part of the largest project of Sustainable Project for the city: The case of Uberlândia-MG.

Keywords: Sustainable Project for the City; Public transportation; Urbanity; Life in the City.

1. Industrialização e Urbanidade

Os processos de urbanização e industrialização caminharam juntos desde o início do século XIX. O processo de industrialização não afetou apenas a forma de produção dos bens de consumo, modificou também o estilo de vida das pessoas desde a sua forma de morar, com a migração do campo para a cidade, como a forma de trabalhar e se relacionar com outras pessoas. Lefebvre (2001) destaca que com a industrialização a produção de produtos substitui a produção de obras e de relações sociais ligadas a essas obras, notadamente na Cidade.

O perfil da cidade muda drasticamente, com um traçado urbano rígido que conduz a exclusão de classes sociais abastadas, onde as moradias dos trabalhadores ficam próximas às fábricas, e distantes da classe dominante. As cidades se transformam em um espaço de produção de bens de consumo e acúmulo de capital. As condições sanitárias e de salubridade são precárias e uma onda de doenças contagiosas e insatisfação dão início às revoltas por melhores condições de trabalho e moradia. Em meio a estes acontecimentos temos o primeiro indício de ruptura da vida urbana, quando a democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante e através de medidas higienistas expulsam do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a “urbanidade” (LEFEBVRE, 2001).

Após um grande número de revoltas populares, movidas pela insatisfação das condições de exploração do trabalho e condições de moradia que eram um risco à saúde humana, os planejadores urbanos dão início a processos de revitalização urbana e higienização. Para coordenar os projetos de reordenamento das cidades foram adotados princípios racionalistas de produção do espaço urbano que previam um traçado rígido das vias, definição de usos e zoneamento do solo além da abolição dos cortiços dos centros urbanos para criar grandes eixos monumentais e vias que permitissem uma vigilância constante das pessoas nas cidades. O problema da proliferação de doenças, devido às péssimas condições sanitárias, foi sancionado com a implantação de parques urbanos na expectativa de filtrar todo o ar contaminado. As relações sociais entre as pessoas no espaço público urbano, que era determinante na construção das cidades medievais são esquecidas, prevalecendo apenas às relações de poder do Estado, acumulação de capital, produção em massa e extrema racionalização das funções da cidade.

Um fator determinante na construção das cidades modernas foi a nova oportunidade de mobilidade criada pelos carros. A facilidade de deslocamento através do carro foi uma grande inovação tecnológica que mudou o rumo de produção das cidades, pois agora era possível percorrer longas distâncias e transportar mercadorias com conforto e agilidade permitindo expandir o território da cidade. A indústria automobilística não se contém em lotar o espaço da cidade com carros e desenvolve medidas para que se tornem cada vez mais acessíveis à população. Diante este cenário os responsáveis pelo planejamento de tráfego urbano se tornam os principais agentes para tomar medidas que proporcionem uma maior vazão do número de veículos sem levar em consideração os custos dos impactos que estas medidas venham a causar nas relações sociais nos espaços públicos. Depois dos anos de 1950 os carros tornam-se parte integrante da vida cotidiana e da cena das ruas, porém a conquista dos carros estava em contradição aos pré-requisitos da vida para pedestres. Gehl (2018) explica que:

O enfoque passa, gradualmente, de uma arquitetura de 5 KM/H para uma arquitetura de 60 KM/H, explodindo a escala do espaço público e o conhecimento tradicional sobre a boa e velha escala humana foi perdido ou esquecido. (GEHL, 2018, P. 43)

No início dos anos 1960 a vida entre os edifícios estava sendo deixada de lado em função dos automóveis, da larga escala e a excessiva racionalização que predominava sobre esse período de rápido crescimento urbano. Cidades Medievais possuíam uma forte tradição construtiva baseada em experiências de como criar cidades com boa relação funcional entre vida e espaço, porém este conhecimento se perdeu em parte do processo de industrialização e modernização gerando ambientes urbanos poucos funcionais e ignorando a atividade urbana realizada a pé. A cidade neoliberal aprofundou e agudizou os conhecidos problemas de 40 anos de desenvolvimento excludente (VAINER, 2013). Favelização, degradação ambiental, violência urbana, espaços urbanos segregados, desigualdades profundas, custos crescentes de um transporte público precário são problemas recorrentes da maioria das cidades médias brasileiras.

O objetivo deste artigo é discutir a importância da condição da urbanidade para a elaboração de projetos urbanos de sistema viário de transporte público em cidades médias brasileiras. Para tanto será analisado os problemas decorrentes de intervenções do sistema viário urbano que, em geral, priorizam a engenharia de tráfego e transporte público, se esquecendo da sinergia da vida e do espaço.

O esgotamento ambiental causado pelo uso desenfreado dos recursos ambientais na produção de produtos é um tema que já causa alarme na sociedade, porém o esgotamento social causado por esse modo de produção impessoal da cidade ainda é mascarado através de grandes obras que privilegiam o tráfego de veículos agravando ainda mais o problema. Considerando o conceito mais amplo de Urbanidade referente às relações sociais que estruturam a vida urbana, é de grande relevância discutir o resgate da vida na cidade em projetos de requalificação de sistema viário urbano, privilegiando as pessoas.

2. Urbanidade em projetos de Mobilidade Urbana.

O sistema de mobilidade urbana é um elemento chave estruturador da teia urbana, pois é através dele que as vias estruturam as conexões no espaço urbano. Por este motivo a engenharia de tráfego urbano esteve à frente por muitos anos dos projetos de revitalização e expansão das cidades buscando sempre por um ágil escoamento de pessoas e mercadorias. Este modelo tem saturado as cidades com um volume expressivo de carros ocasionando congestionamentos, alterações climáticas ligadas ao efeito estufa pela emissão de gases poluentes, além da poluição do ar, poluição sonora, stress e abandono da rua como local de socialização e lazer.

Grande parte dos investimentos públicos são destinados a sanar os problemas de mobilidade urbana. É frequente o número de congestionamentos em horário de pico, transporte público lotado, e em resposta a engenharia de tráfego investe em obras de alargamento de vias expressas, construção de viadutos, instalação de semáforos ampliação do sistema de transporte público com faixas de trânsito preferencial e corredores estruturais. Um estudo elaborado pelo EMBARQ Brasil (2015) apresentou um gráfico (figura 01) revelando que a capacidade de uma típica faixa urbana dedicada aos pedestres e BRT transporta 10 vezes mais pessoas que os carros em trânsito.

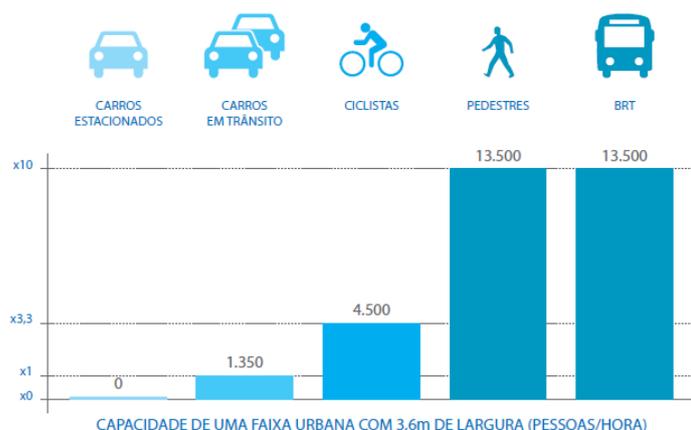


Figura 01: Capacidade Máxima de uma Faixa Urbana. Fonte: EMBARQ Brasil, 2015

A Pesquisa aponta ser mais viável a mobilidade do transporte público de qualidade e do pedestre, então não faz sentido continuar projetando soluções que priorizem a circulação do veículo privado. Com o crescimento demográfico da população problemas de mobilidade e habitação são os temas mais discutidos referentes a questão urbana. O abandono do espaço público como lazer e socialização é a grande causa da falta de Urbanidade em cidades médias brasileiras e a qualidade ambiental urbana também é um problema visto que os espaços públicos não recebem o tratamento adequado para comportar o uso da população. A percepção é de que as cidades estão se transformando em um espaço anônimo e sem vida. Rolnik (2013) explica que:

Não se compra o direito à cidade em concessionárias de automóveis e no Feirão da Caixa: o aumento de renda, que possibilita o crescimento do consumo, não resolve nem o problema da falta de urbanidade nem a precariedade dos serviços públicos de educação e saúde, muito menos a inexistência total de sistemas integrados eficientes e acessíveis de transporte ou a enorme fragmentação representada pela dualidade de nossa condição urbana (favela versus asfalto, legal versus ilegal, permanente versus provisório). (ROLNIK, 2013, P. 9)

Para solucionar os problemas da falta de urbanidade nos espaços públicos não basta apenas criar grandes parques especializados e isolados, uma vez que surge à demanda por experiências e atividades no espaço público (LEFEBVRE 2001). Esta discussão contempla o estilo de vida urbano inserido no conceito de projeto sustentável para a cidade com enfoque na relação das pessoas com o espaço público seja pelo transporte mais eficiente ecologicamente, pelo monitoramento das ruas e incentivo há uma maior locomoção de pessoas pelas ruas.

Sob uma perspectiva holística e interdisciplinar a pergunta que fazemos é: O que faria as pessoas a deixarem os seus carros em suas casas para optarem por meios alternativos de transporte? E se o meio de transporte público é a única alternativa a algumas famílias, como estas pessoas tem acesso a este transporte? Os caminhos de suas residências/trabalho até as estações oferecem conforto e segurança? Quais as consequências das alterações na paisagem e morfologia urbana para a população local, e sua conexão com a cidade? Mitscherlich (1972) elabora muito bem este questionamento quando diz que:

Ele sabe quantos metros cúbicos de terra estão a se deslocar, prevê a densidade do tráfego para cinco ou quinze anos, mas o que pensa ele sobre aqueles seres que ele nota como participantes do tráfego, quando estes se convertem, provenientes da massa estática homogênea, em namorados, em mães com carrinhos de nenê, em gente que volta para casa cansada pelo trabalho do dia? (MITSCHERLICH, 1972, P. 06)

Aplicar o estudo da urbanidade em projetos de sistema viário urbano engloba todos os aspectos físicos, ambientais, econômicos e sociais que compõe a cidade. Entende que a cidade é composta por pessoas de diferentes faixas etárias, gênero e cultura. É pensar o todo antes de propor qualquer intervenção. O estudo vai além de um levantamento quantitativo sobre a demanda do tráfego urbano levando em consideração aspectos qualitativos de segurança e conforto e inclusão da população. O cenário ideal pode ser formado através de condições climáticas favoráveis para caminhar a pé, uma paisagem urbana convidativa com calçadas acessíveis, ruas bem arborizadas e percursos sem demoradas interrupções. A atração de mais pessoas é favorecida pela diversidade de usos (JACOBS, 2011).

O estudo da Urbanidade é a resposta para lidar com os efeitos negativos de um sistema de planejamento que por muitos anos priorizou apenas a engenharia de tráfego. A partir do momento em que é inserido o estudo da urbanidade é compreendido as relações entre as pessoas nos espaços entre os edifícios e é voltado o olhar para a escala humana da cidade. São as pessoas que usufruem do espaço da cidade, são elas que dão dinâmica e vida a uma cidade. Os aspectos físicos e quantitativos são importantes neste processo, porém é a vida humana que tem o potencial de incrementar a vitalidade urbana. São as relações sociais entre os edifícios que devem ter caráter de prioridade ao pensar e planejar a cidade para construção de uma consciência sustentável e sociável nos projetos urbanos.

3. O despertar para o estudo da vida na cidade

Frente aos problemas adquiridos pela expansão demasiada da população e das cidades e o seu impacto sobre a vida urbana Jane Jacobs (1916-2006), Jan Gehl (1971,2006,2018), Christopher Alexander (1977) e William H. Whyte (1917-1999) foram os pioneiros a estudar como o abandono do uso dos espaços públicos estava degradando as cidades. No período de 1960 a 1980 surgem os primeiros estudos sobre a vida na cidade. A partir de 1980 o estudo se torna cada vez mais prático visto o interesse de urbanistas e políticos em criar cidades mais atraentes.

Jane Jacobs foi à pioneira em se aventurar a estudar a vida na cidade. Sua obra *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961) se tornou um clássico para o urbanismo frente à crítica que faz a racionalização das cidades modernas. Afirma que grandes cidades poderiam se tornar cidades mortas se os ideais modernistas e os líderes do planejamento de tráfego dominassem o desenvolvimento urbano. Sua obra chama a atenção para entender a interação entre vida na cidade e espaço público trabalhando com uma visão holística de parâmetros sociais, econômicos, físicos e de projeto. Atualmente ainda é referência nos estudos teóricos sobre a vida na cidade.

A partir dos anos 2000 o estudo da vida nas cidades tornou-se crucial saindo da esfera acadêmica para a prática. Os planejadores urbanos e os políticos que queriam melhorar o desempenho das cidades passaram a se interessar pela vida urbana, visto o diferencial que representava na qualidade de vida da população tornando as cidades mais atrativas para habitar, trabalhar e atrair investimentos. Barcelona foi pioneira ao priorizar o espaço público se tornando inspiração para várias outras cidades no mundo abordando o conceito de cidade reconquistada no sentido de libertar as cidades do domínio do tráfego e devolver-las as pessoas. (GEHL,2008). A figura 2 ilustra o antes e depois de uma rua em Lisboa Portugal, em que a faixa de estacionamento destinada para os carros deu lugar a um calçadão para pedestres e ciclovia.



Figura 02: Av. Duque de Ávila, Lisboa, Portugal. Fonte: Gaete, Constanza Martínez

Copenhague, capital da Dinamarca, se tornou laboratório vivo dos estudos sobre a vida nas cidades e a periodicidade de suas análises permitiram acompanhar e documentar a evolução da vida urbana. Esses estudos são agora aplicados em várias cidades no mundo para qualificar a interação do espaço público com a vida na cidade. Gehl et Gemzoe (2002) afirmam que:

A conversão em áreas de pedestres começou na principal rua da cidade, Stroget, a qual foi convertida de maneira experimental em 1962. [...] em pouco tempo, Stroget provou ser um grande sucesso como rua de pedestres, em termos populares e comerciais. Não demorou para que os comerciantes de Stroget, assim como em outras cidades dinamarquesas onde as ruas foram convertidas, descobrissem que os ambientes liberados do tráfego eram uma indução para um comércio crescente. (GEHL et GEMZOE, P.54, 2002)

A figura pública é o maior responsável pela estrutura social da vida nas calçadas. O ser público é capaz de conversar com várias pessoas e transmitir notícias que são de interesse das ruas, unir pessoas de mesmo interesse, vigiar, interagir e atrair mais pessoas para o convívio público. Lefebvre (2001) destaca 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. Ter pessoas nas ruas é um indicativo para uma boa vizinhança desde que possua um equilíbrio entre o contato e a privacidade pública. Este equilíbrio parte do princípio de conciliar boa vontade com não envolvimento na vida particular. Desprezar o papel do ser humano no espaço público é o mesmo que desconsiderar a essência da vida na cidade. A importância de pessoas na rua é destacada por Jacobs (1961) quando afirma que:

A vida na rua, tanto quanto eu possa perceber, não nasce de um dom ou de um talento desconhecido deste ou daquele tipo de população. Só surge quando existem as oportunidades concretas, tangíveis, de que necessita. Coincidentemente, são as mesmas oportunidades, com a mesma abundância e constância, necessárias para cultivar a segurança nas calçadas. Se elas não existirem, os contatos públicos nas ruas também não existirão. (JACOBS, 1961, P. 75)

No Brasil os primeiros estudos sobre a vida entre os edifícios surgem com Frederico de Holanda (2002,2003) na Universidade de Brasília UnB. Em seus estudos insere o conceito de vida urbana como Urbanidade em uma ampla discussão sobre taxonomia sócia arquitetônica, que implica compreender tipos de sociedade e tipos de arquitetura. (URBANIDADES, 2012). Exalta sobre a existência de uma urbanidade social relacionada a modos de interação social e urbanidade arquitetônica quando os atributos estão relacionados ao lugar. Promove estudos sobre as relações entre a sociedade e a forma de assentamentos humanos na cidade de Brasília.(VITAL, 2012).

Os problemas gerados pela perda da condição de Urbanidade se associam aos de saúde pública como a poluição do ar, pela emissão de gases poluentes, poluição sonora e doenças agravadas pelo estilo de vida sedentário da população contemporânea como obesidade, problemas cardiovasculares e de depressão. Vale ainda ressaltar que a exploração dos recursos naturais para suportar o crescimento das cidades nos atuais parâmetros já está insustentável a gerações futuras justificando que uma mudança de comportamento deve acontecer resgatar a vida urbana em projetos urbanos de sistema viário.

A degradação do espaço urbano ocasionado pela invasão do automóvel é evidente, e estudos em cidades no Brasil e no mundo já apontam que o modo de planejar e projetar as cidades deve rever os conceitos que priorizam a mobilidade urbana do carro. O resgate da inclusão da dimensão humana em projetos urbanos é a ferramenta chave na construção da Urbanidade. Os estudos conduzem a uma mudança de perspectiva ao avaliar o cenário urbano, e as primeiras iniciativas e dados coletados são claros ao apontar que o carro não é a solução para os problemas de mobilidade urbana mostrando que a inclusão de meios de transporte alternativos como o transporte público de qualidade, o ciclista e o pedestre são a melhor solução para alcançar melhor qualidade de vitalidade nas cidades.

4. Diagrama de Unidade Complexa - DUC

O estudo da vida nas cidades é relativamente recente ganhando destaque a partir dos anos 2000 quando os planejadores urbanos e administradores públicos compreendem que a interação social nos espaços públicos entre os edifícios é um importante indicador de qualidade de vida nas cidades. Em oposição ao planejamento urbano que visa projetos de intervenção priorizando o gerenciamento de tráfego a pesquisa de mestrado visa diagnosticar a Urbanidade no Corredor Estrutural Leste de Transporte Público na Avenida Segismundo Pereira em Uberlândia, e compreender como a vida urbana acontece e se sustenta em cidades médias a partir do sistema de mobilidade urbana.

Espera-se apresentar um panorama ambiental urbano atual, entendendo como seus fluxos e usos se articulam com as relações sociais em toda sua extensão influenciando também nos espaços públicos de seu entorno e nas vias que compõe o trinário onde foi implantado o Corredor estrutural, a Avenida Belarmino Cotta Pacheco e Avenida Ana Godoy, para ao final propor eixos norteadores de projeto sustentável para corredores estruturais de transporte público tendo como enfoque os princípios de Urbanidade.

Para execução da pesquisa foi adotado o método do Diagrama Unidade Complexa-DUC (VITAL, 2012). O embasamento dos dados que irão compor o Diagrama será coletado através de pesquisa bibliográfica para primeiramente compreender como o ambiente construído interfere nas relações sociais. Se tratando do caso de cidades médias brasileiras é necessário aprofundar os estudos sobre a composição dos elementos projetuais de desenho urbano e da produção de seus espaços públicos. A partir do entendimento dos fatores que conduziram ao atual cenário de fragilidade urbana dominado pelo

gerenciamento de tráfego caracterizando a fragilidade de vínculos antropossociais serão estudados os princípios de Urbanidade.

Visa identificar os elementos que estruturam a qualidade ambiental e a vitalidade urbana, como, por exemplo, a geometria da malha urbana, sistema de mobilidade urbana, infraestrutura verde (ecossistema), sistemas de espaço livre público, habitação, distribuição do uso e ocupação do solo, condições climáticas, patrimônio cultural e o conforto ambiental. Com os conceitos teóricos e os elementos estruturantes definidos será desenvolvido a aplicação do Diagrama.

Esta metodologia é organizada em quatro dimensões instrumentalizadas em categorias de análise e de projeto fundamentadas, primeiramente, nas abordagens de fenomenologia sistêmica e estruturação sistêmica. Faz parte do estudo Projeto Sustentável para a Cidade: O caso de Uberlândia (VITAL,2012), e para esta pesquisa será aprofundado o estudo da Dimensão do Ambiente Construído e suas categorias de Desenho Universal Urbano e Especialização de Elementos – Chave Estruturante e a Dimensão da Teia Urbana com suas categorias de Dinâmica Urbana: Fluxos e conexões e Estratégia chave: elementos-chave.

Na Dimensão do Ambiente Construído é avaliado se o espaço público apresenta potencial de promover ou não a vida social, como espelho da sociedade e suas relações identificando as conexões existentes entre a tecitura urbana e os links ecológicos e avaliar se a geometria da forma da cidade facilita ou não as interações humanas. Nesta dimensão tem a criação do layer vermelho que tem por objetivo identificar como o traçado como o traçado urbano repercute no dia a dia dos usuários. Vital (2012) caracteriza esta análise como subsidio ao “dimensionamento do grau de dinâmica urbana, dos sentidos de liberdade pessoal dos cidadãos e de interatividade, característicos da condição de urbanidade”.

A Dimensão da Teia Urbana busca entender como a vida urbana se organiza, e em quais áreas o sentido de urbanidade é maior. Nesta dimensão tem a criação do layer violeta que envolve os mecanismos subjetivos e imateriais (Intangíveis) e os mecanismos objetivos e materiais (Tangíveis). A partir da observação de como se dá todos os fluxos na configuração dos espaços públicos, encontra-se o grau de dinamismo urbano, o sentido de urbanidade e de identidade cultural.

Os layers vermelho e violeta fazem parte de um todo maior contemplando os layers azul, que analisa o elemento água e sua influencia na vida urbana com práticas de projeto sustentável a partir deste elemento, verde, contemplando o papel da vegetação nos espaços livres na cidade como conforto climático, filtro do ar poluído e refúgio para os animais, marrom, para compreensão do solo e cinza com o estudo do clima. É importe destacar a importância do amparado dos demais layers, pois através de sua interpolação 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 onde as positivas promovem equilíbrio ecossistema e as negativas promovem degradação ambiental. Se um dos elementos é rompido, prejudicado ou eliminado do contexto sistêmico, perde-se a ordem e o equilíbrio natural desestabiliza-se.

Os resultados apresentados em 2012 por Vital servirão de base de comparação com a atual situação em 2019 e avaliar as consequências positivas e negativas após a implantação do Corredor Estrutural de Transporte Público. Estes elementos irão amparar a pesquisa na perspectiva de identificar como a vida pulsa nas cidades médias na perspectiva do sistema

de mobilidade urbana. Pretende-se contribuir com os projetos de implantação dos demais corredores estruturais de transporte público para que não levem em consideração apenas a engenharia de tráfego, mas cuidado de avaliar previamente como a vida urbana acontece nestes locais e quais os impactos que estas interações irão causar.

5. O Caso do Corredor Estrutural Leste em Uberlândia MG.

A cidade de Uberlândia foi escolhida como objeto de análise e está localizada no Estado de Minas Gerais na mesorregião do triângulo mineiro. É classificada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) como a segunda cidade mais populosa do estado e a estruturação de seu tecido urbano teve grande influência da estrada de ferro da Mongiana que garantia o escoamento de produtos agropecuários de Goiás, Mato Grosso e do Triângulo Mineiro. Desde então é um importante polo logístico devido a sua localização permitindo grande fluidez de mercadorias entre diversos estados, desenvolvendo diversos polos de crescimento econômico se destacando o atacadista, universitário e de saúde.

A cidade apresenta um traçado ortogonal em xadrez com predominância, onde grande parte do processo de ocupação do solo urbano ocorre em função do processo de especulação imobiliária, perceptível até os dias de hoje. Vale ressaltar que a velocidade com que estas glebas são urbanizadas impede o acompanhamento adequado de práticas projetuais urbanísticas significando importante problema ambiental para o município (VITAL,2012).

A mobilidade através do transporte público foi implantado a partir do ano de 1997 pelo Sistema Integrado de Transportes (SIT). O sistema integra diferentes regiões da cidade alicerçado por um sistema tronco alimentador por eixos estruturais que interligam os terminais de transbordo localizados na zona periférica ao centro da cidade. Até 2016 o sistema contava com cinco terminais de integração, onde posteriormente foram acrescentados corredores de integração. Os corredores de integração têm por objetivo conectar de forma mais rápida o transporte coletivo dos principais eixos da cidade aos terminais. Atualmente a Avenida Joao Naves de Ávila abriga o Corredor estrutural leste ligando o Terminal Central ao Santa Luzia.

A Avenida Segismundo Pereira compõe o Corredor de Integração Leste, destacado em verde na figura 01, integrando o Terminal Central ao Terminal Novo Mundo. O Corredor Estrutural Sudeste, destacado em amarelo, na Av. Joao Naves de Ávila conecta o Centro ao Terminal Santa Luzia e ao Corredor de Integração Leste. Estas conexões são apresentadas detalhadamente na figura 03.



Figura 03: Mapa Corredor Segismundo Pereira e Interligações Fonte: Portal da Prefeitura Municipal de Uberlândia.

Compreendendo toda a extensão da Avenida Segismundo Pereira o Corredor Estrutural Leste de Uberlândia é considerado um dos principais eixos de ligação da região Leste com o setor Central, contemplando os bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira, Vida Nova, Bem Viver, Reserva dos Ipês e Novo Mundo. A Urbanidade neste eixo é o objeto desta pesquisa visto que a recente intervenção do corredor estrutural de transporte público tem grande potencial para a mobilidade da população. Para o diagnóstico foi delimitado o perímetro de estudo que corresponde ao trinário que compõe o eixo do corredor de transporte público e um raio de 500m metros para a análise de entorno como mostra a figura 04.

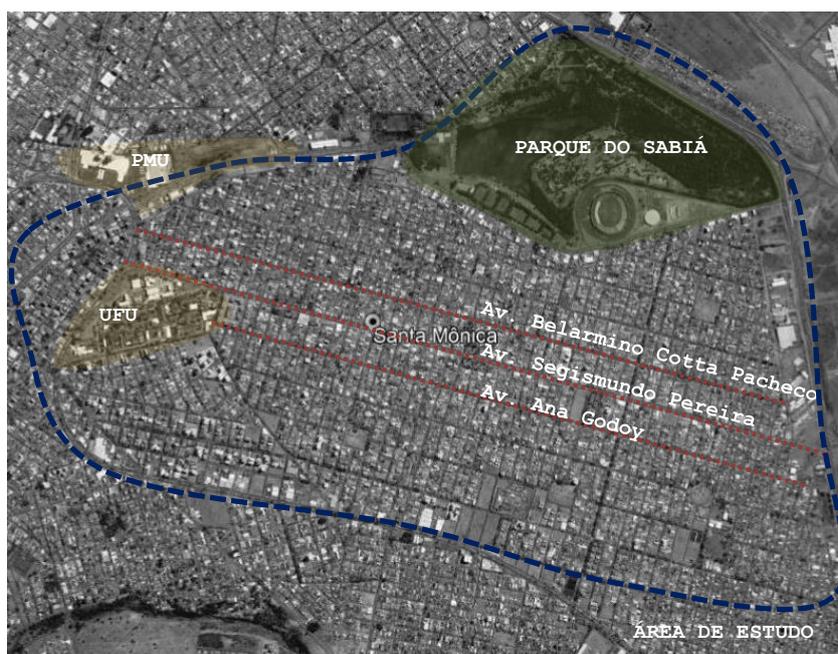


Figura 04: Área de Estudo e Entorno Fonte: Google Maps- editado pelo autor.

As avenidas em destaque são a Av. Belarmino Cotta Pacheco, Av. Segismundo Pereira e Av. Ana Godoy, localizadas no Bairro Santa Monica em Uberlândia. O perfil das Avenidas Belarmino Cotta Pacheco e Segismundo Pereira é predominantemente comercial e de serviços enquanto que na Av. Ana Godoy é residencial e de serviços. Estão localizadas no subcentro mais importante da cidade de Uberlândia e atende a vários usos complementares á Universidade Federal de Uberlândia- UFU e a Prefeitura Municipal configurando sua importância de análise, pois sustenta uma rede de conexão com dois dos polos mais importantes da cidade.

Apresentando grande potencial para a mobilidade e conexão de pessoas, a implantação do corredor estrutural de transporte público vem causando alguns transtornos a população pela forma como foi executado. A intervenção foi implantada levando predominantemente soluções apenas para o gerenciamento de tráfego, deixando de lado as relações sociais existentes no local. O resultado vivenciado uma mudança no padrão de comportamento da população que além de afetar as relações sociais vem afetando também o comercio local. O projeto não apresenta oportunidade de atratividade e permanência de pessoas, pois o contexto que engloba sua localização também é deficiente de Urbanidade e as modificações impostas fragmentam ainda mais o espaço.

6. Considerações Finais

Concentrei-me em cidades de médio porte e em seus eixos estruturais de transporte público porque esta é uma questão presente no cotidiano da maioria dos cidadãos. Se trata de um estudo a fim de conter a degradação das cidades médias pela invasão do automóvel, em um processo de constante expansão das cidades a se transformarem em regiões metropolitanas. Os prejuízos ambientais e sociais advindos deste sistema que prioriza a mobilidade do carro acima da mobilidade de pessoas crescem a cada ano, e as medidas adotadas na tentativa de agilizar o processo só tem piorado a situação.

Ao final é esperado que estudo possa contribuir na avaliação das transformações da estrutura viária urbana e que com o decorrer dos anos possa auxiliar nos processos de implantação dos próximos corredores estruturais de transporte público. A expectativa é de desenvolver ferramentas contemporâneas que possam ser aplicadas ao estudo da vida da cidade em projetos urbanos de sistema viário de transporte público em cidades médias brasileiras. Este não visa por um projeto final, mas sim uma ferramenta de qualificação de um projeto urbanístico.

As cidades, normalmente não tem orçamento para cobrir pesquisas sobre a vida na cidade. Portanto é uma forma de garantir o desenvolvimento dos métodos e a realização de pesquisas básicas incorporando a discussão do tema em universidades, programas de extensão escolas técnicas e programas interdisciplinares em campos culturais, como antropologia, sociologia e geografia.

No caso da cidade de Uberlândia a pesquisa se faz importante para compreender as diretrizes de projeto utilizadas na implantação do corredor estrutural leste e as consequências na paisagem, morfologia, economia e nos vínculos antropossociais presentes na área de implantação. A partir deste diagnostico será possível aplicar as ferramentas de análise que qualificam ou não a forma de implantação dos demais corredores previstos no planejamento de expansão do transporte público em Uberlândia.

Referências

EMBARQ Brasil. **DOT S Cidades - Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável**. 2º Ed. Brasil, 2015

Gaete, Constanza Martínez. "**Antes/Depois: 30 fotos que mostram que é possível projetar para os pedestres**" [Antes / Después: 30 fotos que demuestran que es posible diseñar pensando en los peatones] 27 Ago 2015. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo) Acessado 8 Mar 2019. <<https://www.archdaily.com.br/br/772541/antes-depois-30-fotos-que-mostram-que-e-possivel-projetar-para-os-pedestres>> ISSN 0719-8906

GEHL et SVARRE. Jan Gehl et Birgitte Svarre. **Vida nas cidades: como estudar**. 1º Ed. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GEHL, Jan ; GEMZOE, Lars. **Novos Espaços Urbanos**. Tradução de Carla Zollinger. 1 ed. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, AS, 2002.

JACOBS, Jane.(1961) **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3º Edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. (Coleção Cidades). Tradução Carlos S. Mendes Rosa, Título Original: The death and life of great American cities.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. São Paulo, Ed. Centauro, 2001 5 Ed. Tradução: Rubens Eduardo Frias.

MITSCHERLICH, Alexander. **A Cidade do Futuro**. Rio de Janeiro, 1972 Ed. Bom Tempo Brasileiro LTDA. (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.

ROLNIK, Raquel. **As Vozes das Ruas: as revoltas de junho e suas interpretações**. In Maricato... [et al.] Cidades Rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1º .ed.- São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. P.7-12.

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

VITAL, Giovanna Teixeira Damis. **Projeto sustentável para a cidade: O caso de Uberlândia**. São Paulo, 2012. Tese Doutorado- Área de Concentração: Projeto de Arquitetura- FAUUSP.