

Universidade Federal de Uberlândia
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
Área de Concentração: Processos Urbanos: Projeto e Tecnologia

PENSAR, CONSTRUIR E VIVER A CIDADE
Uberlândia-MG: Setor Sul

Guilherme Augusto Soares da Motta

Uberlândia/MG
Setembro / 2015

Guilherme Augusto Soares da Motta

**PENSAR, CONSTRUIR E VIVER A CIDADE
Uberlândia-MG: Setor Sul**

Dissertação de Mestrado apresentada ao programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Processos Urbanos:
Projeto e Tecnologia

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Eliza Alves Guerra

Coorientadora: Prof^a Dr^a Beatriz Ribeiro Soares

UBERLÂNDIA / MG

FACULDADE DE ARQUITETURA URBANISMO E DESIGN

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

M921p
2015 Motta, Guilherme Augusto Soares da, 1979-
Pensar, construir e viver a cidade Uberlândia-MG: setor sul /
Guilherme Augusto Soares da Motta. - 2015.
228 f. : il.

Orientadora: Maria Eliza Alves Guerra.
Coorientadora: Beatriz Ribeiro Soares.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Inclui bibliografia.

1. Arquitetura - Teses.
 2. Urbanização - Uberlândia - Teses.
 3. Cidades e vilas - Planejamento - Teses.
 4. Política urbana - Uberlândia - Teses.
- I. Guerra, Maria Eliza Alves. II. Ribeiro, Beatriz Ribeiro. III. Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. IV. Título.

CDU: 72

Aos meus pais, pelo amor e oportunidades
À Maria Madalena Botinha (*in memoriam*), prima, tia e irmã, pelos primeiros livros e
carinho

AGRADECIMENTOS

Ao longo do desenvolvimento desta pesquisa contei com o apoio de familiares, amigos, colegas de trabalho, professores e servidores da universidade que, cada um de sua forma, colaboraram discutindo ideias, fornecendo materiais de pesquisa, críticas construtivas, contribuindo para o resultado deste trabalho.

Gostaria de agradecer à Professora Maria Eliza Alves Guerra, pela sua orientação, pelas discussões, troca de ideias e materiais, e pelo incentivo que foram tão importantes para a elaboração dessa pesquisa. À Professora Beatriz Ribeiro Soares, pela sua coorientação, e da mesma forma, pelas discussões e troca de ideias e experiências de viagem, e ainda pela inspiração através de sua carreira acadêmica admirável.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo que contribuíram através das disciplinas cursadas ao longo desse percurso, Marília Maria Brasileiro Teixeira do Vale, Simone Barbosa Vila, Fernando Garrefa e Glauco Cocozza. Em especial à Patrícia Pimenta Azevedo Ribeiro, pela participação na banca de qualificação e contribuições. Ao Professor externo ao programa Adailson Pinheiro Mesquita, também pela participação na banca de qualificação e pelas contribuições ao trabalho.

À Fernanda Gomide pela revisão da tradução inglês/português, ao Vitor Firenze pela tradução do Resumo, à Lívia de Oliveira pela revisão de texto e normas da ABNT, ao Caio Pereira pelo desenho das figuras.

Aos meus colegas de trabalho pela parceria. Em especial à Débora Cristina Araújo pela amizade, paciência, carinho e troca de materiais e ideias, à Regilda Célia Siqueira pela parceria, à Raquel Mendes Carvalho pela troca de experiências, à Maria Angélica pelas tantas informações oferecidas, à Anete Andrade Rodrigues, Gláucia Cássia Paschoal e Eliene Greek Novaes pela dedicação e boas risadas.

RESUMO

Esta dissertação analisa a cidade na contemporaneidade - especificamente o Setor Sul de Uberlândia, através das particularidades encontradas nas cidades médias, sua dispersão urbana, e busca diretrizes urbanísticas para melhoria da qualidade de vida da população. O título do trabalho, *Pensar, Construir e Viver a cidade*, reflete a estrutura do texto que subdivide a dissertação em seus três capítulos. Inicialmente, *Pensar a Cidade* compreende uma análise histórica da urbanização do seu território e sua evolução política e econômica, entendendo o processo de segregação sócio-espacial das classes de renda dentro do espaço intraurbano da cidade. Nestes termos, caracteriza-se a sociedade contemporânea, seus modos de vida e diversidade de perfis e a reconfiguração das centralidades através das novas formas de segregação. Busca-se definir conceitos de urbanidade, as relações com o processo de segregação e fragmentação do espaço urbano e ainda entender a influência do mercado imobiliário nas localizações dos empreendimentos. *Construir a Cidade* identifica a forma de atuação dos agentes públicos, privados e dos movimentos sociais na construção da cidade contemporânea e analisa alguns empreendimentos da região em estudo, a fim de compreender, através da morfologia urbana, a atuação do desenho urbano na construção da cidade contemporânea e a pertinência da legislação urbanística. Em *Viver a Cidade*, propõem-se diretrizes gerais para urbanização e desenho da cidade, de modo a gerar uma reflexão sobre formas de melhorar a qualidade de vida da população e dos espaços públicos. A abordagem desse trabalho resulta em uma proposta de diretrizes gerais para melhoria da qualidade de vida da população urbana, nos seus aspectos sociais, econômicos e urbanísticos, considerando que qualquer interferência efetiva na cidade contemporânea deve considerar a influência dos aspectos econômicos e sociais para as intervenções urbanísticas, a fim de efetivar projetos de desenho que possam se estabelecer de maneira efetiva nas cidades, alterando a cultura vigente de depreciação do papel do arquiteto e da improvisação regente nos processos de planejamento de nossas cidades.

Palavras-chave: Urbanização Brasileira. Cidades Médias. Cidade Contemporânea. Análise Intraurbana. Uberlândia.

ABSTRACT

This dissertation analyses the city in its contemporariness – in particular, the South Sector of Uberlândia – through particularities found in medium-sized cities (of such size and rank as that of Uberlândia). It discusses urban dispersion, searching for urbanistic guidelines towards improvement of the population's quality of life. The title of the work, *Think, Construct and Live the City*, reflects the structure of the text which subdivides the dissertation in its three chapters. To begin with, *Think the City* comprises an historic analysis of the urbanization of the city's territory and its political and economic evolution, understanding the social and spatial segregation process of the classes of income within the intraurban space of the city. Under these terms, it characterizes the contemporaneous society, its way of life and diversity of the profiles, and the reconfiguration of the centralities through the new forms of segregation. It proposes to define the concepts of urbanity, the relations with the process of segregation and fragmentation of the urban space and also understand the influence of the real estate market on the locations of the undertakings. *Construct the City* identifies the manner whereby the public and private agents, as well as the social movements, operate in the construction of the contemporary city, in addition to analysing a few undertakings in the region under study in order to understand, through the urban morphology, the operation of the urban design in the construction of the contemporary city and the pertinence of the urbanistic legislation. *Live the City* is aimed at attaining general guidelines for the urbanization and design of the city in order to generate a reflection on the ways whereby to improve the population's quality of life as well as the public spaces. The approach to this work results in a proposal for general guidelines towards the improvement of the population's quality of life in its social, economic and urbanistic aspects, further considering that any effective interference in the contemporary city should bear in mind the influence of the economic and social aspects on the urbanistic interventions, in order to carry out design projects which can be effectively established in the cities, changing the culture in force regarding the depreciation of the role of the architect and the governing improvisation in the planning processes of our cities.

Keywords: Brazilian Urbanization. Medium-sized Cities. Contemporary City. Intraurban Analysis. Uberlândia.

ÍNDICE DE SIGLAS

BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
EUA	Estados Unidos da América
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FPU	Faculdade Politécnica de Uberlândia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	Imposto Predial Territorial Urbano
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
MCidades	Ministério das Cidades
MPT	Ministério Público do Trabalho
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCA	Plano de Controle Ambiental
PGRCC	Programa de Gestão de Resíduos da Construção Civil
PGRS	Programa de Gestão de Resíduos Sólidos
PIB	Produto Interno Bruto
PlanMob	Plano Diretor de Mobilidade
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMU	Prefeitura Municipal de Uberlândia
RCA	Relatório de Controle Ambiental
SIT	Sistema de Transporte Integrado de Uberlândia
SBPE	Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento Urbano
TAV	Trem de Alta Velocidade
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
UMC	Uberlândia Medical Center
UNITRI	Centro Universitário do Triângulo

UNIUBE	Universidade de Uberaba
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
USP	Universidade de São Paulo
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1** Uberlândia – MG, Relação de Loteamentos Fechados por setores, 132 número de lotes e ano de aprovação – 2015.
- Tabela 2** Uberlândia – MG, Relação dos condomínios MRV entre o 134 Uberlândia Shopping e o Bairro Gávea Sul – 2015.
- Tabela 3** Uberlândia – MG, Relação de Loteamentos/Ocupações Irregulares 137 – 2015.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Uberlândia / MG - Localização do Setor Sul	33
Figura 2	Uberlândia / MG - Setor Sul	69
Figura 3	Setor Sul - Parcelamento do Solo por Ano de Aprovação	79
Figura 4	Setor Sul - Detalhes	119
Figura 5	Setor Sul – Bairro Shopping Park	135
Figura 6	Setor Sul – Região Loteamento Gávea Sul	147
Figura 7	Setor Sul – Região Loteamento Gávea Sul – Cheios/Vazios	150
Figura 8	Setor Sul – Ocupação Irregular do Glória	153
Figura 9	Setor Sul – Ocupação Irregular do Glória – Cheios/Vazios	154
Figura 10	Diretrizes Gerais de Mobilidade	191

LISTA DE IMAGENS

Imagen 01	Localização da cidade de Uberlândia-MG	25
Imagen 02	Ciclovia na Avenida Paulista em São Paulo, SP.	47
Imagen 03	Chamada da novela <i>I Love Paraisópolis</i> .	47
Imagen 04	Construção de Brasília, DF.	52
Imagen 05	Vale do Anhangabaú visto do Viaduto Santa Efigênia – São Paulo (1969/1970).	53
Imagen 06	Museu Guggenheim de Bilbao, Espanha.	56
Imagen 07	Estação de ônibus do Corredor de Transporte da Avenida João Naves de Ávila – Uberlândia, MG.	61
Imagen 08	Vista aérea da região do Loteamento Gávea Sul, em primeiro plano empreendimento MRV e acima Loteamento Fechado Park Sul – Uberlândia, MG.	66
Imagen 09	Uberlândia, 1940 – Novas avenidas conectando a ferrovia ao núcleo original da cidade, Bairro Fundinho e um conjunto habitacional, como ampliação do Bairro Patrimônio, ao longe, acima e à esquerda.	72
Imagen 10	Cruzamento das Avenidas Rondon Pacheco e Avenida João Naves de Ávila – Uberlândia, MG.	74
Imagen 11	Região do cruzamento da Avenida dos Vinhedos com a Avenida Nicomedes A. dos Santos, em primeiro plano empreendimento Torres Empresarial Sul – Uberlândia, MG.	76
Imagen 12	Região dos loteamentos PMCMV do Bairro Shopping Park – Uberlândia, MG.	77
Imagen 13	São Pedro de Uberabinha em 1891.	81
Imagen 14	Região do Loteamento Gávea Sul e os muros do empreendimento da MRV – Uberlândia, MG.	94
Imagen 15	Empreendimento Gávea Business na Avenida Nicomedes Alves dos Santos – Uberlândia, MG.	98
Imagen 16	Vista do Loteamento Gávea Paradiso a partir da Avenida dos Vinhedos – Uberlândia, MG.	100
Imagen 17	Uberlândia Shopping – Uberlândia, MG.	115
Imagen 18	Torre Empresarial Sul em primeiro plano e Condomínio Torres do Sul ao fundo, Avenida dos Vinhedos – Uberlândia, MG.	121
Imagen 19	Condomínio Spazio Único (MRV) ao centro da foto – Uberlândia, MG.	124
Imagen 20	Ocupação Irregular do Glória – Uberlândia, MG.	127
Imagen 21	Imagen aérea do Loteamento Fechado Gávea Paradiso – Uberlândia, MG.	142
Imagen 22	Imagen aérea do Condomínio United Coast de propriedade de	149

	MRV – Uberlândia, MG.	
Imagen 23	Imagen aérea do Condomínio Universitá de propriedade de MRV a partir do Anel Viário – Uberlândia, MG.	151
Imagen 24	Imagen da Ocupação Irregular do Glória – Uberlândia, MG.	152
Imagen 25	Complexo Parque do Sabiá – Uberlândia, MG.	169
Imagen 26	Parque Municipal da Gávea – Uberlândia, MG.	170
Imagen 27	Praça Rui Barbosa (“Bicota”) – Uberlândia, MG.	171
Imagen 28	Avenida Nicomedes Alves dos Santos próximo ao cruzamento com a Avenida Vinhedos – Uberlândia, MG.	175
Imagen 29	Proposta de VLT para a cidade de Uberlândia, MG.	188
Imagen 30	Sinalização adequada e convívio entre automóveis e bicicletas na cidade de Chicago, EUA.	195
Imagen 31	Detalhe de ciclofaixa na cidade de Washington, EUA.	196
Imagen 32	Bicicletário na cidade de Washington, EUA.	198
Imagen 33	Arborização e áreas permeáveis nas calçadas de rua residencial na cidade de Chicago, EUA.	203
Imagen 34	Vida urbana nas ruas do centro da cidade de Boston, EUA.	204

SUMÁRIO

Introdução	23
Teoria e Método	35
Capítulo 1 – Pensar a Cidade	41
1.1. Cidade na Contemporaneidade	43
1.1.1 Da Era Vargas a Juscelino Kubitschek	48
1.1.2. Ditadura Militar	54
1.1.3. Da Abertura Política à Estabilização Econômica	55
1.1.4. A Era Lula	59
1.2. Segregação Sócio-Espacial – <i>processo</i>	63
1.3. O Contexto Urbano e Histórico: o Setor Sul	77
1.4. Sociedade Hipertexto – <i>coletivo x individual</i>	85
1.5. Urbanidade – <i>qualidade</i>	91
1.6. Localização e Mercado Imobiliário – <i>lugar</i>	96
Capítulo 2 – Construir a Cidade	103
2.1. Agentes Pùblicos, Privados e Movimentos Sociais	105
2.1.1. A Legislação e o Processo de Parcelamento do Solo	107
2.1.2. O Comércio e o Shopping Center	114
2.1.3. O Programa Minha Casa Minha Vida	121
2.1.4. Ocupações Irregulares: o caso do “Glória”	125
2.2. Loteamentos Urbanos: Formas e Análises	127
2.2.1. Planejamento e Desenho Urbano	127
2.2.2. Formas e Análises	138
Capítulo 3 – Viver a Cidade	157

3.1. A Nova Carta de Atenas (2003)	159
3.2. Gehl (2013) e a Cidade para Pessoas	172
3.3. Speck (2012) e a Cidade <i>Caminhável</i>	178
3.3.1. A Caminhada Útil	180
3.3.2. A Caminhada Segura	189
3.3.3. A Caminhada Confortável	200
3.3.4. A Caminhada Interessante	203
Considerações Finais	209
Referências Bibliográficas	220

INTRODUÇÃO

As cidades brasileiras, assim como os demais centros urbanos dos países considerados em desenvolvimento, passaram por momentos históricos de grande crescimento populacional e enorme contingente de migração do campo para as cidades, sem o adequado planejamento, resultando em um verdadeiro caos urbano.

O processo de urbanização no Brasil ocorreu de maneira rápida e desordenada, ao longo do século XX, principalmente, a partir de meados do referido século, com a grande migração da população que trocou o meio rural pelas novas oportunidades oferecidas pelas cidades. O crescimento e o desenvolvimento do Brasil impulsionaram o surgimento de diversas cidades, principalmente com a implementação de indústrias, que possibilitaram novos empregos, atraindo a população que vivia no campo para as cidades.

A aplicação errônea de instrumentos de planejamento urbano e o crescimento acelerado trouxeram consequências para esses centros urbanos: problemas de saneamento básico (carência de tratamento e de distribuição de água e esgoto); congestionamento (em razão da falta de espaço nas ruas); falta de moradias; poluição ambiental; falta de áreas verdes (como praças e parques); indústrias e residências na mesma área (ocasionando problemas ambientais, de saúde pública e conflitos de vizinhança); barulho; violência e diversos outros transtornos que resultam em baixa qualidade de vida para a sociedade. Uma das consequências da aplicação incorreta dos instrumentos de planejamento urbanos nas cidades é a baixa urbanidade observada nesses espaços.

Em meio a essa problemática urbana que se configurou no país, surgiram discussões para regulamentar o planejamento urbano, corrigindo e evitando distorções do crescimento a curto, médio e longo prazo. Brasil (2010) salienta que a pressão histórica dos movimentos sociais colocou a questão do acesso à terra urbana e à igualdade social no topo da lista das agendas da política e do desenvolvimento urbano. A resposta a esse processo foi a regulamentação do capítulo “Política Urbana” da Constituição Brasileira (1988), a fim de promover uma reforma fundamental de longo prazo na dinâmica urbana. Como consequência, as estruturas fundamentais dessa nova

ordem jurídico-urbanística foram abrigadas na Constituição de 1988 e na Lei 10.257 de 2001, conhecida como o Estatuto da Cidade.

O Estatuto da Cidade traz para discussão da sociedade os problemas urbanos. Para Leite (2012), a participação da comunidade no processo de elaboração das diretrizes urbanísticas e do projeto urbano, via exposições, debates públicos e *workshops*, por exemplo, é fundamental para o desenvolvimento de projetos urbanos de sucesso. Dessa forma, o Estatuto da Cidade traz a população envolvida nos problemas urbanos para discutir suas questões e contribuir no processo de elaboração das leis que vão direcionar o crescimento e o desenvolvimento das cidades.

A abordagem principal do Estatuto da Cidade é a função social da propriedade. Segundo Brasil (2010), a lei pretende definir como regular a propriedade urbana de modo que os negócios que a envolvem não constituam obstáculo ao direito à moradia para a maior parte da população, visando, com isso, combater a segregação, a exclusão territorial, a cidade desumana, desigual e ambientalmente predatória. Nesse sentido, o estudo intraurbano da cidade em análise é imprescindível para compreensão das consequências do crescimento da cidade e a sua forma de segregação sócio-espacial que observamos. Os estudos de localização e mercado imobiliário também se utilizam das análises advindas dos estudos do espaço intraurbano e do processo de segregação da cidade.

O crescimento acelerado das cidades brasileiras, com a consequente periferização formando bolsões com moradias pobres e sem saneamento básico e gerando retenção de terras ociosas, eleva o custo do processo de urbanização e sua insustentabilidade. Dessa forma, a dependência do automóvel gera críticas em todo mundo, com o pequeno investimento em transporte público e os elevados custos de urbanização dessas áreas.

[...] a dispersão urbana, ou expansão com baixa densidade relativa (*urban sprawl*) (...) obriga que recursos limitados sejam gastos na construção de novas infraestruturas, e não, na manutenção das pré-existentes. Uma vez que a dispersão encoraja as populações a abandonar as comunidades estabelecidas anteriormente, a base tributária de tais comunidades diminui, o que resulta na redução dos serviços públicos oferecidos para o restante da população (KEELER, 2010, p.214).

A cidade de Uberlândia localiza-se no Estado de Minas Gerais, região do Triângulo Mineiro, junto à BR-050 que interliga as cidades de São Paulo e Brasília, conforme Imagem 01, a seguir.

Imagen 01: Localização da cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: <http://www.biolab.eletrica.ufu.br/iiiseb/local.html>. Acessado em 23/10/2015.

A cidade é um exemplo típico do surgimento de vazios urbanos criados por uma periferia longe do centro da cidade e eles são responsáveis por elevar o valor da terra e a dificultar a aquisição dessas áreas para acomodar novas levas de população e diminuir o déficit habitacional. O Setor Sul da cidade, onde se concentra o estudo referente a essa dissertação, possui grandes vazios urbanos, bairros instalados longe do centro da cidade e o surgimento de novos loteamentos tanto convencionais quanto fechados, e ainda loteamentos destinados a habitação social e interesse sociais no padrão classe 01 e 02 do denominado Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) do governo federal. O Estatuto da Cidade, nesse caso, já prevê formas legais de utilização desses espaços, a fim de a cidade cumprir sua função social e evitar esses vazios urbanos¹.

A lei coloca a garantia do direito a cidades sustentáveis como diretriz primeira da política urbana, englobando o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento

¹ O Estatuto da Cidade criou uma série de instrumentos para que a cidade pudesse buscar seu desenvolvimento urbano e combater a especulação imobiliária, destacando-se o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) progressivo, a outorga onerosa, o direito de preempção, o direito de transferir o direito de construir e o usucapião especial de imóvel urbano.

ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e as futuras gerações. Nesse contexto, o Estatuto da Cidade se agrega aos conceitos atuais de sustentabilidade urbana.

Leite (2012) afirma que o conceito de cidade sustentável reconhece que a cidade precisa atender aos objetivos sociais, ambientais e culturais, bem como os econômicos e físicos de seus cidadãos. Esse pensamento se encaixa no tripé da sustentabilidade que envolve os conceitos de crescimento econômico, responsabilidade ambiental e responsabilidade social; somente através da união desses três, em harmonia, conseguimos um desenvolvimento sustentável.

A cidade sustentável deve operar segundo um modelo de desenvolvimento urbano que procure balancear, de forma eficiente, os recursos necessários ao seu funcionamento, seja nos insumos de entrada (terra urbana e recursos naturais, água, energia, alimento, etc.), seja nas fontes de saída (resíduos, esgoto, poluição, etc.) Ou seja, todos os recursos devem ser utilizados de forma mais eficiente possível para alcançar os objetivos da sociedade urbana. O suprimento, o manuseio eficiente, o manejo de forma sustentável e a distribuição igualitária para toda a população urbana dos recursos de consumo básicos na cidade são parte das necessidades básicas da população urbana e itens de enorme relevância na construção de novos paradigmas de desenvolvimento sustentável, incluindo desafios prementes, como o aumento da permeabilidade nas cidades (LEITE, 2012, p. 135-6).

O conceito de cidade sustentável, como princípio norteador do Estatuto da Cidade, direciona as medidas de planejamento das cidades brasileiras. O Plano Diretor surge como forma de planejar as cidades brasileiras, sendo um instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município. É uma lei municipal elaborada com a participação da Câmara Municipal e da sociedade civil e visa estabelecer e organizar o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade e orientar as prioridades de investimento na cidade. A conformidade dos empreendimentos na área em estudo com as diretrizes desse plano é essencial para o planejamento da cidade.

Seu objetivo é orientar as ações do poder público, visando compatibilizar os interesses coletivos e garantir de forma mais justa os benefícios da urbanização, assegurar os princípios da reforma urbana, direito à cidade e à cidadania e a gestão democrática da cidade.

Dessa forma, o urbanismo enquanto técnica de correção dos problemas urbanos, em associação ao planejamento urbano, de acordo com Sant'anna (2007), deve

ser implementado por meio de normas legais previstas de acordo com um planejamento, aliando a norma e o planejamento na construção de diretrizes para o ordenamento urbano.

Ainda de acordo com a mesma autora, a atuação governamental tem como atribuição garantir a qualidade de vida do cidadão urbano, através de medidas que visem organizar o território urbano para uso e ocupação pela comunidade. E, para que essas normas jurídicas urbanísticas tenham uma boa conformação e sejam eficazes, terão que estar baseadas em uma boa análise da realidade a que se destinam, bem como em um planejamento futuro.

Para que essas metas e alvos sejam atingidos, é preciso que todo um processo de atuação esteja fundamentado em instrumentos que os justifique. Para a realização de uma obra pública – como um hospital, por exemplo – é necessário que o custo financeiro tenha sido previsto no orçamento municipal do plano plurianual. Além disso, a mesma obra também deverá estar prevista no plano diretor e deverá ser permitida, de acordo com o zoneamento municipal, que são outros dois planos físicos que fazem parte do planejamento da cidade.

Esses três instrumentos: plano plurianual, plano diretor e zoneamento fazem parte do planejamento urbano que deve se realizar segundo um processo de implantação adequado.

Enquanto o planejamento não estiver formalizado e previsto em instrumentos legais tais como estes, não passará de algumas ideias ou propostas sem previsão de implantação. A implantação das transformações urbanísticas depende do planejamento, que é um processo com previsão de implantação de vários passos em determinados momentos e em conformidade com previsões adequadamente contidas em instrumentos de planejamentos diferentes (SANT'ANNA, 2007, p. 26-7).

Nesse sentido, é importante observar que o conceito de cidades compactas pode ser utilizado na elaboração dos planos diretores das cidades contemporâneas, substituindo o que Rogers (2012) define como o modelo de desenvolvimento monofuncional e a predominância do automóvel. Assim, a cidade cresce em volta de centros de atividades sociais e comerciais localizadas junto aos pontos nodais de transporte público, pontos focais, em volta dos quais as vizinhanças se desenvolvem. Os núcleos compactos e de uso misto reduzem a necessidade de deslocamentos e criam bairros sustentáveis e cheios de vitalidade, abrangendo moradia, trabalho e lazer em uma distância que possa ser percorrida a pé ou de bicicleta.

Esse tipo de pensamento pode ser aprimorado através das especificidades de cada lugar, contemplado nos Planos Diretores das cidades, contribuindo para a

construção de novas formas de viver que priorizam a sustentabilidade com base nos deslocamentos curtos e nas unidades de vizinhança.

A recorrência das cidades compactas discutida por Rogers (2012) abrange desde o deslocamento da população até a melhoria da qualidade do ar das cidades, com a proximidade das residências com os espaços públicos de preservação ambiental e a diminuição de veículos automotores circulantes pelas cidades.

Dessa forma, o Estatuto da Cidade de 2001 propõe uma nova forma de desenvolvimento urbano baseado em conceitos singulares e abrindo possibilidades para criação de ambientes urbanos sustentáveis e um novo urbanismo, através da criação de cidades mais inteligentes.

Em 1992, a Rio-92 da Organização das Nações Unidas (ONU), sobre o Meio Ambiente, defende o direito à cidadania, a gestão democrática da cidade e da função social da cidade e da propriedade. Após 20 anos, em 2012 foi realizada, também na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, conhecida como Rio+20, cujo objetivo era discutir sobre a renovação do compromisso político com o desenvolvimento sustentável.

A busca por cidades que possuam um desenvolvimento sustentável é, dessa forma, recorrente tanto na política interna nacional quanto em âmbito internacional.

Rogers (2012) define bem o papel do poder público municipal e a participação da população nesse processo de planejamento visando sustentabilidade urbana:

O poder municipal e uma cidadania participativa equilibram a falta de eficiência dos governos federais de lidar com a diversidade e a especificidade dos problemas urbanos. Uma maior autonomia municipal e maior participação do cidadão criarião políticas públicas para resolver problemas precisos de ambientes específicos. O próprio governo municipal está em melhor situação para decidir sobre as necessidades de seus programas de transportes, bem-estar social, educação e energia. Se a cidade estiver comprometida com a questão da sustentabilidade, então, os próprios cidadãos são trazidos para um movimento de efetiva colaboração contra a crise ambiental global. A rede de cidades cria uma rede global de cidadãos interdependentes (ROGERS, 2012, p. 172).

Apesar da distância entre a realidade nacional e a legislação disponível, podemos observar através da análise de alguns parâmetros da legislação brasileira, no caso o Estatuto da Cidade, que já possuímos instrumentos que possam nos direcionar para um caminho que aproxime as políticas públicas do país a atingirem metas cada vez

mais audaciosas na construção de uma sociedade social e ambientalmente mais justa e equilibrada.

Partimos, portanto, para a definição dos objetivos dessa dissertação. O objetivo geral desse trabalho é analisar a cidade na contemporaneidade (especificamente o Setor Sul de Uberlândia), através das particularidades encontradas nas cidades médias, sua dispersão urbana e buscar diretrizes urbanísticas para melhoria da qualidade de vida da população.

De modo específico, podemos definir alguns objetivos para a pesquisa:

1. Compreender a cidade de Uberlândia na contemporaneidade, através do processo histórico de urbanização do seu território e sua evolução política e econômica, entendendo o processo de segregação sócio-espacial das classes de renda dentro do espaço intraurbano da cidade. Nestes termos, procura-se ainda caracterizar a sociedade contemporânea, seus modos de vida e diversidade de perfis e a reconfiguração das centralidades através das novas formas de segregação. Definir conceitos de urbanidade e a importância de seu estudo e relações com a segregação e fragmentação do espaço urbano. Entender a influência do mercado imobiliário nas localizações da área em estudo e a construção do conceito de lugar.
2. Identificar a forma de atuação dos agentes públicos, privados e dos movimentos sociais na construção da cidade contemporânea e analisar um loteamento fechado, um condomínio fechado e ainda uma ocupação irregular, a fim de compreender, através da morfologia urbana, a atuação do desenho urbano na construção da cidade contemporânea.
3. Definir diretrizes gerais para urbanização e desenho da cidade, de modo a refletir na região em estudo, com propósito de melhorar a qualidade de vida da população e dos espaços públicos.

O estudo da cidade na contemporaneidade e seus aspectos sociais, econômicos e históricos e ainda a relação entre os seus agentes construtores é, portanto, a abordagem dessa dissertação de mestrado. Para desenvolvimento desse estudo foi realizado um recorte territorial delimitado pelo Setor Sul da cidade de Uberlândia (de acordo com a Lei Complementar 6022/1994). Nesse contexto territorial, realizou-se a análise do processo de urbanização ocorrido na região e partiu-se para uma abordagem

concentrada na região próxima ao cruzamento entre as Avenidas Vinhedos e Nicomedes Alves dos Santos, justificando-se que a partir desse ponto, em um raio de aproximadamente 4 km, localizam-se quase a totalidade dos empreendimentos fechados do setor sul, *shopping centers*, universidades e empreendimentos enquadrados no PMCMV. Esse recorte se deu devido, também, ao fator estruturante dessas duas vias em uma região de grande expansão da cidade que possui uma característica marcante de grandes vazios e expansão urbana. (Verificar Figura 01: Uberlândia/MG - Localização Setor Sul, página 33).

Dessa forma, é importante deixar claro que as análises se concentram no Setor Sul da cidade, entretanto, esse recorte no objeto de estudo não restringe a análise da cidade como um todo, de modo que as diretrizes que chegaremos a estabelecer no final do trabalho levam em consideração a cidade como um todo, através de uma análise e estudos em um objeto recortado, como ilustração de um processo de urbanização na qual toda a cidade se estabeleceu ao longo dos anos.

Para efeito de demonstrar a importância da região em estudo e sua grande habilidade em desenvolver novos empreendimentos, constatamos no mapa base da Prefeitura Municipal de Uberlândia (PMU) que o perímetro urbano da cidade possui uma área de aproximadamente 235 km². Apenas no Setor Sul encontra-se uma área ainda não parcelada de aproximadamente 70 km², ou seja, 30% da área total do atual perímetro urbano corresponde a um vazio urbano localizado no Setor Sul de Uberlândia. Os demais vazios urbanos da cidade somam aproximadamente 25 km², ou seja, dos 95 km² de vazios urbanos da cidade (40% da área total do perímetro urbano), 70 km² equivalentes a 74% de todo vazio urbano da cidade encontra-se no Setor Sul da cidade de Uberlândia. Nessa prerrogativa, justifica-se uma abordagem da região, devido a essa característica particular de que grande parte dos vazios urbanos da cidade localiza-se nesta região.

A abordagem teórica na cidade contemporânea, objeto dessa pesquisa, concentra-se em uma análise histórica a partir do período entre guerras, englobando aspectos da economia e sociedade e o resultado dessa evolução histórica na construção da cidade, do espaço intraurbano, da sociedade contemporânea, os meios de

² O perímetro urbano da cidade de Uberlândia possui área de aproximadamente 235 km². O Setor Sul possui área de aproximadamente 68 km². O Setor Norte possui área de aproximadamente 41 km². O Setor Leste possui área de aproximadamente 57km². O Setor Oeste possui área de aproximadamente 55 km². O Setor Central possui área de aproximadamente 14 km².

transportes, comunicação e mídias sociais, dos conceitos de urbanidade e de localização e mercado imobiliário na construção da cidade.

Toda essa análise e abordagem deverão resultar em uma proposta de diretrizes gerais para melhoria na qualidade de vida da população urbana, nos seus aspectos sociais, econômicos e urbanísticos, considerando que qualquer interferência efetiva na cidade contemporânea deve compor a influência dos aspectos econômicos e sociais nas intervenções urbanísticas, a fim de efetivar projetos de desenho urbano que possam se estabelecer de maneira efetiva nas cidades, alterando a cultura vigente de depreciação do papel do arquiteto e da improvisação regente nos processos de planejamento de nossas cidades.

LEGENDA

- CORRÓIS D'ÁGUA
 - PERÍMETRO URBANO
 - LIMITES DOS SETORES
 - ÁREAS PERTENCENTES SETOR SUL
- AEROPORTO
 - PARQUE DO SABIA
 - DISTRITO INDUSTRIAL
 - CAMPUS GLÓRIA
 - CLUBE CAÇA & PESCA
 - CAMPUS SANTA MÔNICA
 - CAMPUS UMBUARA

0 100 200
ESCALA GRÁFICA

FIG. 1 - UBERLÂNDIA/MG_LOCALIZAÇÃO SETOR SUL



TEORIA E MÉTODO

A partir dos dados anteriores, a respeito do objeto de estudo, o Setor Sul da cidade de Uberlândia, especificamente a região delimitada pelo raio de aproximadamente quatro quilômetros compreendido do encontro das Avenidas dos Vinhedos e Nicomedes Alves dos Santos, e as relações da cidade, a sociedade e os fatos temporais e históricos, dentro do espaço urbano, inicia-se o trabalho através de uma análise do período temporal compreendido pelo período entre a Primeira e Segunda Guerra Mundial, especificamente a partir da Crise de 1929.

Esse estudo histórico busca reconhecer na cidade contemporânea as suas origens quanto às dimensões econômicas, sociais e culturais do espaço. E, dessa forma, identificar estas características na área em estudo. Para isso, realiza-se também um histórico específico da ocupação do Setor Sul da cidade e como os bairros foram formados ao longo do tempo, até a atualidade. Quanto aos referenciais teóricos destacamos Villaça (2001), Ascher (2010), Vargas (2001), Aguiar (2012), Figueiredo (2012), Castello (2007) e Krafta (2012), dentre outros.

Para as análises morfológicas, recorremos aos autores Wall & Waterman (2012) e Lamas (2011) e, na definição das diretrizes, destacam-se a Nova Carta de Atenas (2003), Speck (2012) e Gehl (2013).

Utilizou-se da análise da legislação para orientar o desenvolvimento urbano das cidades brasileiras. No âmbito federal, destacamos a Constituição Federal (1988) e o Estatuto da Cidade (2003), ainda previsto o Plano Diretor de Mobilidade (PlanMob) (2007) e Plano Diretor (2006) como leis de ordenamento urbano e a Lei 6766/79 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo. Em nível municipal, destacam-se as Leis de Parcelamento do Solo (523/2011), que revogou a anterior Lei 245/2000, Uso e Ocupação (525/2011), e também a Lei Complementar 519/2010 que regulamenta Instrumentos de Política Urbana; dentre outras.

O levantamento de dados do desenvolvimento do espaço intraurbano da cidade de Uberlândia e a construção da atual configuração do Setor Sul são importantes para orientar o trabalho. Nesse quesito são analisadas fontes históricas através da bibliografia sobre a história do município, teses e dissertações que abordam o assunto, levantamento fotográfico histórico com fonte no Arquivo Público Municipal e internet,

jornais e revistas de épocas passadas, mapas históricos e mapas de satélite. Realizaram-se visitas a campo para análises e fotografias da área em estudo. Esses dados serão utilizados na compreensão do desenvolvimento da região e entendimento do processo no qual a região está vivenciando, através da implantação dos novos empreendimentos imobiliários.

Um terceiro método utilizado é o levantamento de dados dos empreendimentos aprovados na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SEPLAN) da PMU, e também processos que ainda estejam em aprovação, de acordo com a Lei Complementar 245/2000 (Parcelamento do Solo)e sua alteração, a Lei Complementar 523/2011 e de mapas e projetos urbanísticos implantados na região. Esses empreendimentos deverão ser considerados de acordo com a legislação federal e municipal e será analisado se a lei tem contribuído ou não para a sustentabilidade urbana e a melhoria da qualidade de vida da população local, através de uma análise histórica e morfológica.

Para desenvolvimento das diretrizes propostas no terceiro capítulo dessa dissertação utilizou-se das propostas da Nova Carta de Atenas (2003), as análises morfológicas através das metodologias de Wall & Waterman (2012) e Lamas (2011) e as análises de caminhabilidade definidas por Speck (2012) que analisa a cidade caminhável em Caminhada Útil, Caminhada Segura, Caminha Confortável e Caminhada Interessante. A metodologia desenvolvida por Speck (2012) será detalhada no terceiro capítulo.

Não podemos deixar de destacar as citações de Calvino (2014) nas epígrafes dos três Capítulos dessa dissertação. O intuito da utilização desse autor é refletir uma proposta de um trabalho de leitura leve e poética, entretanto carregado de responsabilidade e reflexões, e que propõe ao leitor utilizar da criatividade para construir uma ideia de cidade, através da leitura desse texto.

O próprio título da dissertação se propõe em ser leve e responsável. É uma síntese poética em três palavras da proposta a ser desenvolvida ao longo do processo de elaboração da pesquisa e sua própria estruturação. “*Pensar, Construir e Viver a Cidade*” concentra os três parâmetros adotados para atingir os objetivos do trabalho e compreender a cidade através da análise do objeto de pesquisa. Da mesma forma que o título se propõe em uma síntese do trabalho, a própria estrutura e divisão em capítulos da dissertação em: *Pensar a cidade, Construir a cidade e Viver a cidade*, darão a resposta e o desenvolvimento proposto pelo título.

A seguir segue a estrutura básica para desenvolvimento da dissertação e sua abordagem teórico/metodológica.

Capítulo 1 – Pensar a cidade: O primeiro Capítulo da dissertação propõe realizar um apanhado teórico para contribuir para o entendimento da cidade contemporânea e a área em estudo, e compreender como o “*homem*” pensa, constrói e vive na cidade contemporânea, no caso específico o Setor Sul da cidade de Uberlândia.

Para tanto, procedeu-se a leitura de autores tais como Flávio Villaça (2001), na construção do espaço intraurbano da cidade, Ermínia Maricato (2011) e a política urbana no Brasil, Heliana Comin Vargas (2001), na compreensão das questões de localização e desenvolvimento do mercado imobiliário, François Ascher (2010), no intuito de compreender a sociedade atual, a terceira modernidade e o novo urbanismo, e ainda outros autores que pensam a cidade e a sociedade contemporânea, levantando conceitos de urbanidade através de Aguiar (2012), Figueiredo (2012) e Krafta (2012), lugar, por Castello (2007), localização, segregação sócio-espacial, entre outros.

Esse primeiro capítulo, portanto, se subdivide em tópicos que, apesar de serem tratados de forma conjunta, desenvolvem as quatro principais formas de pensar a cidade e eixos conceituais desta dissertação, através dos temas: a cidade contemporânea e suas origens, a segregação social e o espaço intraurbano, o fator localização e o mercado imobiliário na construção da cidade, a terceira modernidade e a sociedade contemporânea (hipertexto) e conceitos de urbanidade.

A seguir itens e subitens que integram o Capítulo:

1.1. Cidade na contemporaneidade

1.1.1. Da Era Vargas a Juscelino Kubitschek

1.1.2. Ditadura Militar

1.1.3. Da abertura política e estabilização econômica

1.1.4. A era Lula

1.2. Segregação sócio-espacial–processo

1.3. O contexto urbano e histórico: o Setor Sul

1.4. Sociedade hipertexto – *coletivo x individual*

1.5. Urbanidade - *qualidade*

1.6. Localização e mercado imobiliário – *lugar*

Capítulo 2 – Construir a cidade: Neste Capítulo, estuda-se especificamente o Setor Sul da cidade de Uberlândia-MG, compreendido principalmente pela área delimitada pelo raio de 04 km do eixo de cruzamento das Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e a Avenida dos Vinhedos, onde encontram-se os empreendimentos selecionados para análise, o Loteamento Fechado Gávea Paradiso, Condomínios MRV e ainda a ocupação irregular da Fazenda do “Glória”, que encontra-se fora desse raio, entretanto foi escolhida por ser a única ocupação irregular do Setor Sul da cidade. Será analisado como a cidade contemporânea (especificamente o setor em estudo) está sendo construída através dos seus agentes produtores do espaço.

Neste trabalho será utilizada a expressão agente construtor da cidade, ao invés de agente produtor, por considerar que o termo advindo do verbo *construir* responde diretamente à proposta metodológica de nomeação dos Capítulos da dissertação, de modo que se constrói a cidade através dos seus agentes produtores.

Para as análises desse Capítulo, é importante a compreensão de como a legislação atual guia o processo de parcelamento do solo urbano, já que a região em estudo se configurou até pouco tempo atrás como um vazio urbano que é urbanizado de forma rápida e específica dentro da cidade. As especificidades desse espaço são a alta concentração de loteamento fechados, uma ocupação irregular (região “do Glória”) e a localização de diversos empreendimentos enquadrados no PMCMV.

Dessa forma, pretende-se ainda analisar alguns empreendimentos em destaque na região, como o caso dos *shoppings centers*, os loteamentos fechados para classe de população de alta renda, e ainda os casos de parcelamento do solo para classes de baixa renda enquadrados no PMCMV do Governo Federal e a atuação dos agentes privados, principalmente do mercado imobiliário, na construção da cidade.

Ainda será abordado o agente social, através do movimento dos Sem Teto, na construção da cidade, através da ocupação irregular do “Glória” e sua participação nesse processo.

Os empreendimentos selecionados para análise serão considerados através de uma análise morfológica, baseada na abordagem metodológica de Lamas (2011) e Wall

& Waterman (2012). A análise da forma e do desenho da cidade ajudará a compreender como a construção da cidade, utilizando-se dos seus agentes principais estruturadores, contribui para o aumento da segregação social e urbana e problemas de ordem morfológica, observados na região.

A seguir itens e subitens propostos para integrar o segundo Capítulo da Dissertação:

- 2.1. Agentes Públicos, Privados e Movimentos Sociais
 - 2.1.1. A Legislação e o Processo de Parcelamento do Solo
 - 2.1.2. O Comércio e o *Shopping Center*
 - 2.1.3. O Programa Minha Casa Minha Vida
 - 2.1.4. Ocupações Irregulares – O caso do “Glória”
- 2.2. Loteamentos Urbanos – Formas e Análise
 - 2.2.1. Planejamento e Desenho Urbano
 - 2.2.2. Formas e Análise

Capítulo 3 – Viver a Cidade: O terceiro e último Capítulo da dissertação é uma reflexão do resultado de como a cidade contemporânea é construída e uma análise responsável desses resultados e perspectivas futuras. O objetivo é elaborar diretrizes gerais para a melhoria da qualidade de vida da sociedade urbana contemporânea e da busca de espaços com mais elevado grau de qualidade econômica, social e urbana, a fim de garantir uma cidade com aspectos de maior qualidade para seus cidadãos.

Estamos considerando a análise proposta por Speck (2012) para a cidade que prioriza a escala do pedestre, através do que o autor define como cidade *caminhável*. Propõe-se uma análise dos passos que o autor relaciona para transformar a estrutura urbana em propícia ao pedestre, considerando-se que o usuário a ser valorizado nas questões urbanas é o cidadão, em contraponto com o privilégio dado ao automóvel, à segregação sócio-espacial e aos interesses privados no processo de construção da cidade.

Nesse mesmo pensamento, utiliza-se das propostas de Gehl (2013), através da sua obra *Cidade Para Pessoas*, contribuindo em ações que podem ser propostas para

priorizar a cidade com base na escala do pedestre. Utilizou-se também das propostas da Nova Carta de Atenas (2003) para definição das diretrizes gerais propostas nesse capítulo. Essas três estruturas metodológicas, definidas através de Speck (2012), Gehl (2013) e a Nova Carta de Atenas (2003), serão detalhadas no referido Capítulo.

A seguir itens e subitens propostos para integrar o terceiro Capítulo.

3.1. A Nova Carta de Atenas (2003)

3.2. Gehl (2013) e a Cidade para Pessoas

3.3. Speck (2012) e a Cidade *Caminhável*

3.3.1. A Caminhada Útil

3.3.2. A Caminhada Segura

3.3.3. A Caminhada Confortável

3.3.4. A Caminhada Interessante

Para finalizarmos o trabalho, as **Considerações Finais** estabelecem diretrizes em duas categorias para efeito metodológico. As categorias propostas são as de ordem de gestão política/econômica e urbanística e desenvolvimento urbano. A abordagem dessas diretrizes incorpora ainda o caráter desse trabalho que se propõe analisar e pensar a cidade do âmbito global ao local.

A categoria de gestão política e econômica não é possível de serem desassociadas, pois um bom resultado econômico na cidade contemporânea muitas vezes depende de políticas públicas que colaborem para o bom resultado econômico resultante desses atos. A categoria urbanística envolve o papel do arquiteto urbanista e o desenho urbano como fator fundamental para o planejamento das cidades.

Iniciaremos o trabalho, portanto, com uma abordagem da cidade na contemporaneidade e apresentação dos conceitos propostos para realização dessa pesquisa e abordagem de Flávio Villaça (2001), Ermínia Maricato (2011), Heliana Comin Vargas (2001), François Ascher (2010), Aguiar (2012), Figueiredo (2012), Krafta (2012), e Castello (2007), dentre outros, a fim de estruturar a primeira parte do trabalho definida como *Pensar a Cidade*. Boa leitura!

CAPÍTULO 1 – PENSAR A CIDADE

A cidade de quem passa sem entrar é uma; é outra para quem é aprisionado e não sai mais dali; uma é a cidade à qual se chega pela primeira vez, outra é a que se abandona para nunca mais retornar; cada uma merece um nome diferente; talvez eu já tenha falado de Irene sob outros nomes; talvez eu só tenha falado de Irene (CALVINO, 2014, p. 115).

1.1. CIDADE NA CONTEMPORANEIDADE

O projeto da cidade contemporânea, de acordo com Secchi (2012), explora elementos variados, complexos e que rejeitam a unificação, codificação, a redução formal e linguística e a generalidade, a cidade adquire lógicas próprias e refuta o pressuposto de homogeneidade do território. As cidades passam a ser entendidas por partes distintas e caracterizadas por diferentes histórias e morfologias físicas e sociais.

A cidade é vista hoje em fragmentos, estruturada em camadas e composta por diversos autores que compreendem a essência da cidade contemporânea:

[...] dispersão, fragmentação, heterogeneidade, mescla de pessoas e diversificação de atividades, aproximação paratática e temporalidades, fazem com que territórios e cidades contemporâneas não possam ser enfrentados com projetos que alcancem em cada ponto um mesmo nível de definição (SECCHI, 2012, p.155).

A evolução tecnológica de uma determinada época na história reflete na forma de pensamento e evolução de determinada sociedade. Ainda no século XVII e XVIII, viveu o físico inglês Isaac Newton (1643-1727). Ele formulou o que ficou conhecida como as três Leis de Newton que nortearam, a partir de então, o desenvolvimento de vários campos de estudo da física. A terceira Lei de Newton, especificamente, é também conhecida como o Princípio da Ação e Reação, e estabelece que *as forças atuam sempre em pares, para toda força de ação, existe uma força de reação*. Resumindo ainda mais o seu princípio, a cada **ação** corresponde uma **reação**.

Por analogia, essa importante Lei da Física se refletiu na forma de pensarmos as cidades, desde a sua origem. As cidades são movidas por forças (essas ações podem ser resumidas, historicamente, em diversos vetores, dentre os quais: econômicos, técnicos, religiosos, políticos e sociais). E a atuação dessas forças nas cidades corresponde a resultados, que seria a reação. Esse período foi por muito tempo associado ao pensamento moderno.

Entretanto, para Kanso (2011), a Teoria da Complexidade contraria esta teoria mecanicista (e moderna) de Newton, pois seu foco essencial é o estudo dos sistemas dinâmicos não lineares, cujo comportamento imprevisível perpassa disciplinas tradicionais e, portanto, contraria o mecanicismo clássico.

Ainda de acordo com o autor, pode-se aplicar essa teoria nas mais variadas áreas do pensamento humano, podendo destacar suas contribuições na linguística,

pedagogia, matemática, química, física, meteorologia, estatística, biologia, sociologia, economia, arquitetura, medicina, psicologia, informática ou em ciências da computação ou da informação com consequências não só tecnológicas ou científicas, mas também filosóficas. Dessa forma, a teoria da complexidade procura combinar as diversas áreas do pensamento, sem misturá-las ou uni-las, mantendo suas individualidades e distinções sem separar as diversas disciplinas e formas de ciência, assim como as diversas formas de conhecimento e, inclusive, outras esferas da realidade, como Estado, Mercado e Sociedade Civil, saindo da limitação acadêmica, e disseminando-se, portanto, para os mais diversos setores da realidade.

O autor afirma ainda que essa teoria agrupa a incerteza como parte do seu modelo, com objetivo de desvendar horizontes, ao contrário da imobilização, valorizando o pensamento estatístico e estimativo. A teoria propõe uma forma de pensar aberta, incerta, criativa, prudente e responsável que se reveste de desafio à própria democracia. Surge o conceito de democracia cognitiva, que consiste em um diálogo entre as diversas formas de conhecimento e projeta o universo como um todo indissociável, propondo uma abordagem multidisciplinar e multirreferenciada para a construção do conhecimento. Contrapondo-se à causalidade linear por abordar os fenômenos como totalidade orgânica.

Devemos, portanto, considerar na análise e compreensão da cidade contemporânea uma estrutura complexa, cujos agentes internos ou externos e sua multidisciplinaridade, diversidade e fragmentação, ao mesmo tempo unidos pela totalidade, composto pelo espaço urbano contemporâneo, compõem e interagem na construção da cidade. O produto da atuação dessas forças e agentes em toda sua complexidade e dinâmica é o que chamamos neste texto de cidade contemporânea.

Devemos pensar a cidade como um sistema complexo. A compreensão do processo histórico envolvendo o agente social, político e econômico na qual a cidade contemporânea se baseia é essencial para a compreensão da cidade na contemporaneidade.

A complexidade das forças atuantes na cidade já não são mais engessadas como na moderna teoria newtoniana. Para isso, precisamos compreender que o sistema complexo de pensamento reflete melhor o processo de pensamento da cidade e consequentemente sua construção. A partir daí, teremos condições de entender como

esse sistema complexo de atuação de forças se refletirá na forma como vivemos na cidade.

Para Figueiredo (2012), as cidades são produtos de uma miríade de processos econômicos, sociais e culturais ao longo da história ao mesmo tempo em que são estruturas para abrigar e dar suporte a esses processos. O autor define que as cidades resultam de práticas, ações ou estratégias de atores. Esses atores são diversos e ele os define em indivíduos, grupos, instituições que modificam continuamente o ambiente natural e o construído, produzindo edificações conectadas por redes de espaços e de infraestrutura.

É impossível não associar, obviamente, a cidade contemporânea com todas as forças que atuaram e ainda atuam no pensamento e construção das cidades ao longo do tempo, desde a sua pré-história, desde a cidade dos mortos, a aldeia, a cidade fortificada, os centros ceremoniais, a *pólis*, a cidade moderna, a *ville radieuse*, a aldeia global, ou a cidade em rede.

Outras forças atuam na construção da cidade contemporânea. Atualmente não podemos ignorar forças como o pensamento religioso, que vem se destacando mundialmente e atuando na forma de construção de diversas sociedades, com consequências políticas graves, principalmente como observamos a atuação do Estado Islâmico, em regiões da Síria e do Iraque, impondo um pensamento com graves consequências sociais e urbanas, destruição de liberdades individuais e de monumentos históricos, justificadas em interpretações religiosas, questionadas até mesmo por líderes seguidores da mesma religião.

Questões climáticas e de ordem ambiental também nunca estiveram tanto em destaque como nos últimos anos. A falta de água na cidade de São Paulo, exposta na mídia desde o final do ano de 2014, contribui para a mudança de hábitos na população da cidade, como criação de alternativas para economia de água e até mesmo a invenção de instrumentos que colaboram na economia e armazenamento desse recurso. Em contrapartida, a cidade de São Paulo está vivenciando no mês de abril de 2015 o maior surto de dengue da sua história, segundo os meios de comunicação, em parte devido ao próprio armazenamento incorreto de água, o que contribui para a proliferação do mosquito agente transmissor da doença.

A construção em encostas e o excesso de chuvas concentradas agravam as tragédias, como a ocorrida em 2011, na cidade de Teresópolis, no Estado do Rio de

Janeiro, contribuindo para a preocupação do poder público no processo de relocação de famílias que vivem em áreas de risco, localizadas em diversas cidades brasileiras. Já em 2015, na cidade de Xanxerê, estado de Santa Catarina, ocorreu a passagem de um tornado, onde segundo o site de notícias g1.globo.com de 26 de Abril de 2015, houve duas mortes e 97 feridos. Foram atingidas 2.178 casas, sendo 1.583 com danos apenas nos telhados, 360 parcialmente danificadas e 235 totalmente destruídas e ainda foram atingidas 38 empresas. Esses fatos climáticos certamente mudarão a dinâmica da cidade de Xanxerê, através de investimentos em prevenção e até mesmo em construções que possam resistir melhor a esses eventos climáticos que anteriormente não se observava na região.

Na cidade de São Paulo, de acordo com informações do site da prefeitura www.prefeitura.sp.gov.br, acessado em 06 de Julho de 2015, as ciclovias, ciclofaixas e cicloredes estão em implantação no município. Redes de bicicletários estão se formando, facilitando o transporte via bicicleta. Ao instituir o grupo PróCiclista em 2006, com representantes de vários órgãos da Prefeitura, a cidade partiu de uma realidade de 19 km de ciclovias existentes em parques municipais e resquícios de ciclovias nas avenidas Sumaré e Faria Lima para cerca de 300 mil pessoas que já utilizavam a bicicleta como meio de transporte na época, mesmo sem que houvesse infraestrutura para isso. Desde a criação do Pró-Ciclista, promoveu-se articulação junto ao Metrô, à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e aos órgãos municipais, e como resultado disso os ciclistas já contam com bicicletários em estações de metrô e trem, empréstimo de bicicletas (parceria entre Secretaria do Verde e Meio Ambiente, Instituto Parada Vital e Porto Seguro) e com a possibilidade de transportar sua bicicleta em vagões de metrô e trem aos finais de semana e feriados.

Foram implantados paraciclos em escolas, bibliotecas, parques e órgãos públicos. Foram confeccionadas cartilhas, usadas em ações educativas junto a motoristas de ônibus da capital. O serviço de entregas da Secretaria do Verde e Meio Ambiente atualmente é realizado por ciclistas. A Prefeitura de São Paulo investe, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, em vários programas para tornar o trânsito mais seguro para bicicletas nas vias da cidade. Enquanto trabalha a convivência compartilhada entre ciclistas e motoristas, a Secretaria Municipal de Transportes amplia a infraestrutura exclusiva para os ciclistas. Em 28 de Junho de 2015 foi inaugurada a ciclovia da Avenida Paulista (Imagen 02, página 47).

Imagen 02: Ciclovia na Avenida Paulista em São Paulo – SP.



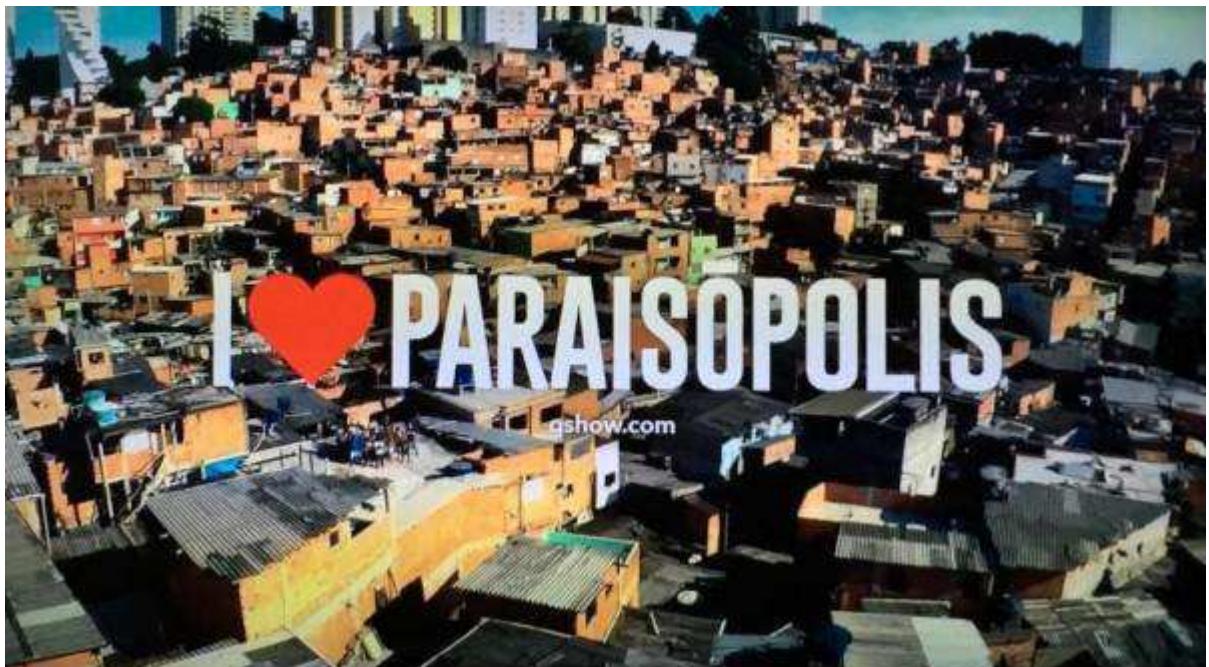
Fonte: <http://vadebike.org/2015/06/ciclovia-paulista-conquista-dos-ciclistas-inauguracao/>

Autor: CRUZ, Willian. Acessado em 06/07/2015.

Diversidade é outra palavra que temos ouvido recorrentemente nas redes sociais, na televisão e em discussões políticas. Uma das formas de diversidade encontrada na cidade contemporânea diz respeito aos novos arranjos familiares. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2014), 44,8 % das famílias são formadas por casal com filhos (família nuclear), 25,74% das famílias são monoparentais, sendo que 16,5% são famílias monoparentais maternas, 17,73% são formadas por casais sem filhos, 11,65% são unipessoais (apenas uma pessoa vivendo na residência). Dessa forma, cerca de 55% dos domicílios são habitados pelos novos arranjos familiares. Essa nova dinâmica deverá refletir, certamente, em novas formas de se viver na cidade, como as novas formas de morar e a dinamização e diversificação das unidades habitacionais que deverão ser mais flexíveis para acomodar essas novas famílias.

Podemos notar, por exemplo, como a diversidade das periferias está notória nos meios de comunicação do país. Duas novelas da Rede Globo de Televisão evidenciam essas regiões e populações no ano de 2015. A novela *I Love Paraisópolis* (Imagen 03, página 48) se passa em uma das maiores comunidades paulistanas, enquanto *Babilônia* figura-se outra comunidade na cidade do Rio de Janeiro, na região do bairro do Leme, Zona Sul da cidade. Isso evidencia um ganho em nossa sociedade que é a exposição das diversidades através dos meios mais populares de comunicação do país, a televisão, e mais recentemente as próprias redes sociais.

Imagen 03: Chamada da novela *I Love Paraisópolis*.



Fonte: <http://famososnaweb.com/moradores-de-paraisopolis-comentam-que-a-novela-nao-mostra-a-realidade-da-comunidade/>.

Acessado em 06/07/2015.

A cidade objeto desse trabalho é, portanto, o resultado dessas ações ocorridas ao longo da sua história e da evolução da sociedade. Concentramos nesse estudo um espaço urbano que é resultado de todas essas forças históricas e pensamentos contemporâneos, e fazemos um adendo em um período mais recente desse processo, a partir do entre guerras e da Crise Mundial de 1929, onde podemos notar mais explicitamente a interferência dos fatos recentes da nossa história no produto urbano conhecido (ou no chamado por Secchi (2012) de projeto da cidade contemporânea) e a velocidade nunca anteriormente vista das mudanças ocorridas em nossa sociedade (sejam essas mudanças técnicas, sociais ou econômicas). A seguir trataremos do período histórico compreendido entre o Governo Vargas (1930-1945/1951-1954) e o de Juscelino Kubitschek (1956-1961).

1.1.1. DA ERA VARGAS A JUSCELINO KUBITSCHEK

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) foi um evento de caráter global que marcou profundamente não apenas a história da humanidade, como no mesmo contexto, marcou indubitavelmente o Brasil, principalmente em suas transformações urbanas, sociais e políticas.

O final da Guerra, de acordo com Moreno (2001), marca na Europa a reconstrução de cidades como Frankfurt, Roterdã, Le Havre e Conventry, utilizando-se dos princípios do urbanismo modernista refletidos pela “Carta de Atenas” de 1933 que estabelece uma cidade funcional de acordo com as funções de habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular. No Brasil, apenas com a construção de Brasília, elabora-se um projeto de cidade baseada nesses princípios.

Antes da Segunda Guerra Mundial, o país era, essencialmente, e porque não dizer exclusivamente, um país dependente das suas funções rurais, vivíamos em uma sociedade econômica e socialmente rural. De acordo com Maricato (2011), no ano de 1900, apenas 10% da população do Brasil vivia nas cidades. Até a Revolução de 1930, ocorria um período que foi chamado inclusive de República do Café com Leite (República Velha), em que o poder político era alternado entre os Estados de São Paulo e Minas Gerais, maiores produtores no país, respectivamente, de café e leite.

Com a ascensão de Getúlio Vargas à Presidência da República, a estrutura do Estado brasileiro se modifica profundamente, adaptando-se às novas necessidades econômicas e sociais do país. Em 1934 é promulgada uma nova constituição, e, posteriormente, em 1937, outra constituição foi promulgada, marcando uma nova fase do país, que começava a expandir as atividades urbanas, deslocando o eixo produtivo da agricultura para a indústria. A chamada Era Vargas dura 15 anos, até 1945, ano que marca também o fim da Segunda Guerra Mundial.

Nesse período, a partir de 1930,

[...] transformações de cunho político e organizacional permitiram outro impulso na urbanização brasileira, devido à intensificação do processo de industrialização nacional e ao estabelecimento de seu mercado interno. A elite brasileira, de discurso nacionalista e modernizador, impulsionou o estabelecimento de uma nova lógica econômica (a industrial) e territorial (a integração nacional), lançando as bases para o processo recente de urbanização brasileira, pautado pela mecanização do território, pela fluidez, pelo predomínio do urbano e pelo crescente papel da iniciativa privada nas diversas áreas da sociedade (ALVES, 2013, p. 172).

A guerra marca o Brasil que vive então um grande crescimento industrial, já que a Europa estava sendo devastada e o país aproveita desse momento pra iniciar o primeiro período de industrialização significativa em sua história. Surgem também, nesse momento, as primeiras leis trabalhistas da história do país, nos moldes que conhecemos hoje, e o deslocamento do eixo produtivo do campo para as cidades marca o

grande êxodo da população brasileira do campo em direção às grandes metrópoles brasileiras. Inicia-se um momento sem igual na história do país, através do intenso crescimento da população urbana no país. As taxas de urbanização se multiplicam a partir desse período. De acordo com Maricato (1987), a população urbana brasileira passa de 31% na década de 1940 para 67% na década de 1990.

As desigualdades sociais e econômicas são evidenciadas nesse momento, quando a cidade de São Paulo, por exemplo, se consolida como centro econômico do país e atrai população principalmente de imigrantes vindos das regiões mais pobres do interior do Brasil, como da região nordeste. A população do campo diminui enquanto a população urbana aumenta consideravelmente. Isso não significa, necessariamente, a consolidação de uma sociedade industrial em meio urbano, já que as atividades agrícolas permanecem como as principais atividades econômicas do país. Essas atividades passam a necessitar de uma população menor para seu desenvolvimento, em função da mecanização do campo, e a consequência é a migração dessa população rural principalmente para as grandes cidades brasileiras.

Com o fim da Era Vargas em 1945 (Estado Novo), o país promulga em 1946 uma nova constituição, que foi conhecida por ser um documento liberal, comparado com a constituição anterior e que estabelecia, dentre outros, a democracia como regime político, o voto secreto e obrigatório, a manutenção dos direitos trabalhistas adquiridos na Era Vargas, o direito de greve e os direitos individuais, como a liberdade de pensamento, religião e expressão são garantidos pelo documento.

Globalmente, inicia-se a “Guerra Fria” que foi consequência do fim da Segunda Guerra, bipolarizando o mundo entre os vencedores Estados Unidos da América (EUA) e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), consolidando também a bipolarização ideológica entre os sistemas capitalista, representado pelos Estados Unidos e socialista, representado pela URSS.

Alguns fatos gerais marcam esse período pós-guerra e são consequências observadas até os tempos atuais. Em 1949 ocorre a fundação da República Popular da China, através de uma revolução comunista que implantou um regime autoritário apoiado pelos soviéticos. Em 1955 inicia uma guerra entre o Vietnã do Norte (apoiado pela URSS e seus aliados) e o Vietnã do Sul (apoiado pelos EUA e seus aliados) que perdurou 20 anos e termina com a vitória dos aliados soviéticos. A Revolução Cubana ocorreu no ano de 1959 e implantou no país um regime autoritário, também com apoio

soviético, nos moldes do comunismo. Apenas por esses três eventos ocorridos no período da Guerra Fria podemos perceber a tensão existente entre os EUA e a URSS em diversas partes do mundo.

No contexto interno do Brasil, notamos a consolidação do país como aliado dos EUA. A economia se abre ao mercado externo e o nacionalismo com relação à indústria local não tem mais importância. Apenas com o retorno de Vargas em 1951, retorna a preocupação com o desenvolvimento da indústria do país, do protecionismo interno e um visível descontentamento dos Estados Unidos em relação às políticas internas adotadas por Vargas.

No período entre as décadas de 1930 e 1950, Villaça (2010, p. 210-11) afirma que a “classe dominante brasileira ainda tinha condições de liderança na esfera urbana para executar [...] algumas obras de seu interesse e integrantes de planos antigos. Eram fundamentalmente obras que atendiam às partes da cidade que a ela interessavam”. Ainda de acordo com o autor, nesse período, houve diversas obras de remodelação urbana, tais como as de Prestes Maia em São Paulo, Alberto Bins em Porto Alegre, Ulhoa Cintra em Recife, no Rio de Janeiro, as obras de remodelação que ocorreram no Castelo, Aeroporto Santos Dumont e Avenida Brasil.

Entretanto, os planos não eram repostos na proporção em que eram consumidos. Estudos foram feitos, mas não saíram dos gabinetes municipais nem foram publicamente assumidos pelos governantes. Pouco ou nada foi apresentado à sociedade como proposta urbana da classe dominante e assumida pelas administrações municipais, como haviam sido os planos (com esse nome ou não) de Agache e Prestes Maia (VILLAÇA, 2010, p. 211).

Getúlio Vargas suicida-se em 1954 e, no ano seguinte, é eleito presidente do Brasil o mineiro Juscelino Kubitschek (1955-1960). O seu lema era progredir “50 anos em 5”. E um dos seus grandes feitos nesse período foi a construção da nova capital federal, a cidade de Brasília (Imagem 04, página 52), no centro do país, inaugurada em 1960. A construção dessa cidade marca um novo vetor de crescimento do Brasil, deslocando-se do litoral para um novo eixo de desenvolvimento localizado no centro do país. Nesse contexto, beneficia-se a região do Triângulo Mineiro e, consequentemente, a cidade de Uberlândia, localizada, estrategicamente, entre a cidade de São Paulo, principal centro econômico do país, e Brasília, a nova capital federal.

Imagen 04: Construção de Brasília-DF.



Fonte: <http://www.brasil247.com/pt/247/brasilia247/66052/Mostra-de-filmes-retrata-hist%C3%B3ria-de-Bras%C3%ADlia.htm>.
Acessado em 06/07/2015.

O governo de Kubitschek implanta um projeto conhecido como *Plano de Metas* que tinha em seu objetivo um programa para industrializar e modernizar o Brasil. Esse período marca o investimento do Governo Federal na indústria automobilística e na construção de novas estradas no país, principalmente, interligando a nova capital federal ao restante do Brasil, inclusive a construção da Rodovia Belém-Brasília, que marca o incentivo federal do governo em explorar e ocupar a região amazônica.

As pequenas cidades do interior começam a crescer em função, principalmente, do deslocamento da capital federal para o centro do país. Os custos desses gastos de investimentos na industrialização do país e na construção de estradas e outros investimentos estatais, estabelecidos pelo *Plano de Metas*, geraram um grande endividamento nacional e a atração de investimentos estrangeiros para o Brasil. Segundo Rohter (2012), a dívida externa brasileira aumentou 67 por cento, chegando a 3,8 bilhões de dólares. Já a inflação nesse período, segundo a autora, era de 25 por cento em 1960, 43 por cento em 1961 e de 55 por cento em 1962 e 81 por cento em 1963. Em 1990, a inflação chegou a 80 por cento em um único mês.

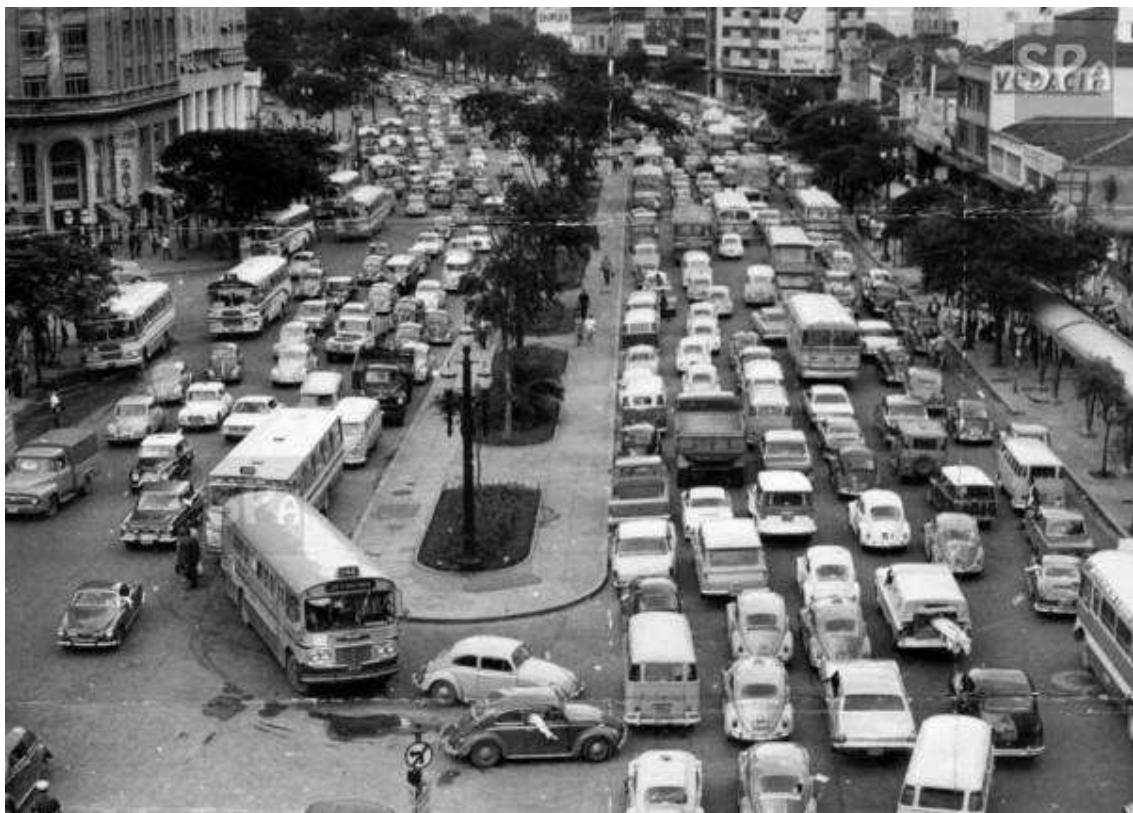
Enquanto o Brasil constrói a modernista cidade de Brasília, surge nos EUA, de acordo com Moreno (2001), o que chamamos de Novo Urbanismo. Este conceito, de acordo com o autor, reabilita a cidade tradicional das ruas com calçadas, dos quarteirões com edifícios mistos, do pequeno comércio e da vida comunitária. Esse tema é tratado no livro de Jacobs (2011) denominado *Morte e Vida de Grandes Cidades*, lançado no ano de 1961.

O incentivo à indústria automobilística no país teve graves impactos nas cidades brasileiras. Na cidade de São Paulo estima-se que 90% da poluição é causada pelos carros, segundo dados da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB). E ainda, segundo o laboratório de poluição atmosférica da Universidade de São Paulo (USP), os paulistanos vivem em média dois anos a menos por causa dessa poluição, que mata quase 20 pessoas por dia.

Outros problemas, além da poluição, podem ser notados nas grandes cidades brasileiras com constante incentivo ao transporte individual, sendo o congestionamento o mais óbvio deles. Notam-se filas inclusive dentro de estacionamentos, como garagens de edifícios e *shoppings centers*.

Os espaços públicos, desde então, são cada vez mais tomados pelo automóvel. Cada alargamento ou extensão de avenida, cada nova ponte e viaduto, cada túnel dedicado aos automóveis acaba por incentivar ainda mais o uso do carro, aumentando o congestionamento das vias, depois de um curto período de alívio ilusório causado pela inauguração dessas obras. Na Imagem 05, podemos observar a região do Vale do Anhangabaú, visto do Viaduto Santa Efigênia, entre 1969/1970, com trânsito já caótico.

Imagen 05: Vale do Anhangabaú visto de cima do Viaduto Santa Efigênia – SP (1969/1970).



Fonte: <http://www.fashionbubbles.com/historia-da-moda/fotos-da-sao-paulo-antiga-homenagem-ao-aniversario-da-cidade/>
Acessado em 06/07/2015.

A seguir vamos tratar de período compreendido pelo Governo Militar que inicia a partir do Golpe de 1964.

1.1.2. DITADURA MILITAR

O regime militar iniciou em 1964, quando foi deposto do poder o presidente eleito democraticamente, João Goulart. A década de 1970, desse período conhecido como Ditadura Militar, presenciou uma época de espírito nacionalista e desenvolvimentista, que foi chamado de “*milagre econômico*” no qual o país viveu um incrível crescimento econômico, a abertura do país ao capital estrangeiro, atração de empresas multinacionais e produção agrícola direcionada para exportação.

Após esse período de euforia na economia brasileira, e consequente inchaço das nossas grandes cidades, no final da década de 1970, viu-se o aumento incontrolável da inflação e dos problemas sociais, um grande endividamento externo do país e o início de uma grave recessão, que marca o fim do governo militar e a transição para a democracia.

Os resultados de um processo de segregação e de exclusão social iniciados na década de 1970 são observados por Maricato (2000, p. 154), onde “o município de São Paulo tinha perto de 1% de sua população vivendo em favelas no início dos anos 1970 e tem quase 20% no início dos anos 1990. Portanto, entre 1973 e 1993, a população moradora de favelas cresceu 17,80% ao ano”.

Esse mesmo período foi marcado pelas políticas habitacionais dos governos militares na construção de habitação social, pensando-se meramente na quantidade, não na qualidade do espaço urbano, agravando os problemas de segregação social, principalmente nas grandes cidades brasileiras.

A crise do petróleo na década de 1970, com consequências no Brasil, obriga os países ricos como EUA, Japão e os países europeus a se reestruturarem economicamente, e também apresenta crise econômica devido à elevada alta do petróleo no período. Essa reestruturação ocorrida a partir dessa década obteve sucesso devido a uma nova lógica introduzida com a tecnologia da informação. A década de 1970 se apresenta como um divisor tecnológico³, e:

³ De acordo com Castells (1999), a década de 1970 visualiza grandes inovações tecnológicas que marcaram essa época, introduzindo uma nova geração tecnológica a partir da década de 1980, dentre essas inovações, destacam-se a invenção do microprocessador, do microcomputador (Apple e Microsoft), fibra ótica e videocassetes.

A inovação tecnológica e a transformação organizacional com enfoque na flexibilidade e na adaptabilidade foram absolutamente cruciais para garantir a velocidade e a eficiência da reestruturação. Pode-se afirmar que, sem a nova tecnologia da informação, o capitalismo global teria sido uma realidade muito limitada (...). Portanto, o informacionalismo está ligado à expansão e ao rejuvenescimento do capitalismo, como o industrialismo estava ligado a sua constituição como modo de produção (CASTELLS, 1999, p. 37).

O governo militar perdura até o ano de 1985, com o país mergulhado em uma grave crise econômica e uma grande fragmentação social refletida nas cidades brasileiras, como aumento das diferenças sociais e da violência urbana. Apenas em 1989 é realizada a primeira consulta direta no país após o período militar, com a eleição de Fernando Collor de Melo (1990-1992) para presidente do Brasil.

1.1.3. DA ABERTURA POLÍTICA À ESTABILIZAÇÃO ECONÔMICA

A década de 1980 foi conhecida no Brasil como a *década perdida*. Não entraremos no mérito se foi uma década perdida ou não, mas o que marca esse período foi a profunda degradação econômica, social e, consequentemente, os reflexos dessa crise nas cidades brasileiras. O excesso de veículos nas ruas das cidades, a falta de investimentos em transporte público, a segregação social, aumento da violência urbana, dentre outras, foram reações imediatas sentidas gravemente nesse período, em consequência das políticas públicas irresponsáveis tomadas em épocas anteriores.

No contexto mundial, em meados da década de 1980, Mikhail Gorbaciov inicia um processo de mudanças na URSS e introduz reformas políticas (*Glasnost*) e econômicas (*Perestroika*), cujo fracasso marca o colapso da URSS e o fim da Guerra Fria. O ano de 1989 inicia no Brasil o retorno da democracia, enquanto o mundo observa a queda do muro de Berlim, como marco do fim da bipolarização do mundo entre capitalistas *versus* socialistas.

A partir desse período, intensifica-se o uso do termo Globalização, já que o efeito bipolarizador do mundo se desfaz. A intensificação do uso das Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC), a partir da década de 1980, e sua popularização na década seguinte, inicia um novo período da civilização mundial que fica conhecido como *mundo globalizado*. Uma das suas características principais é a economia global, que de

acordo com Castells (1999) só foi possível devido à nova infraestrutura propiciada pelas tecnologias da informação e comunicação.

Dessa forma, o país se insere na economia global:

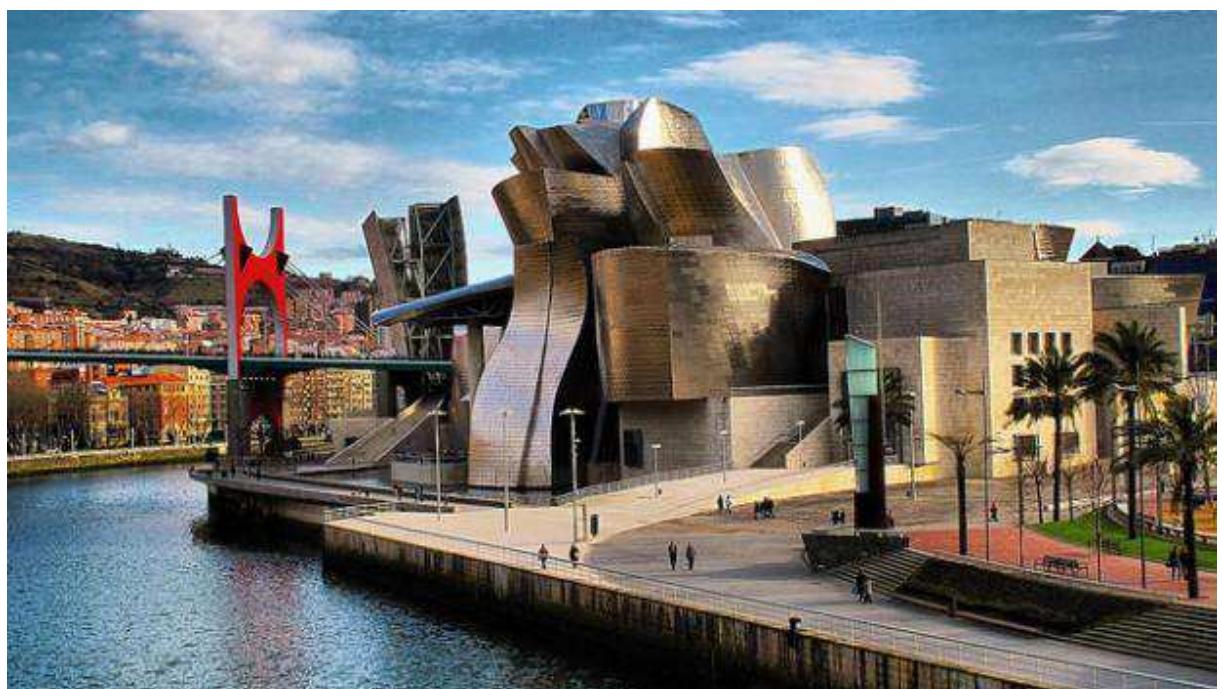
[...] com a crise financeira e o crescente endividamento interno e externo do país (a década perdida), progressivamente a política nacionalista e progressista do governo militar recuou, abrindo espaço e cedendo poderes crescentes às grandes corporações transnacionais, dando início ao processo de integração brasileira à economia global via desmantelamento do Estado de Bem-Estar Social, mesmo em sua forma nacional precária (ALVES, 2013, p. 179).

O contraponto entre cultura local e cultura global é discutido com a crítica à arquitetura que se desenvolve na década de 1990 em que os grandes arranha-céus erguidos na Ásia e o Museu Guggenheim de Bilbao projetado em 1992 na Espanha (Imagen 06):

[...] são símbolos da globalização, que têm em grandes organismos internacionais os instrumentos promotores e financiadores de um planejamento urbano igualmente globalizado, baseado sobretudo em parcerias entre o poder público e a iniciativa privada.

Muitos desses empreendimentos vêm contribuindo para acirrar a polêmica entre arquitetura regional e arquitetura internacional, contrapondo cultura local a cultura global (MORENO, 2001, p. 53).

Imagen 06: Museu Guggenheim de Bilbao, Espanha.



Fonte: <http://arktetonix.com.br/2011/07/ark-inspiration-143-%E2%80%93-museu-guggenheim-bilbao/>
Acessado em 06/07/2015.

Com a volta do Brasil à democracia, o governo Collor iniciou um tempo de modernização do país, como a abertura do mercado nacional às importações e o início da privatização de empresas nacionais. Esse presidente foi afastado em 1992, através de um processo de *impeachment* motivado por denúncias de corrupção. O país via-se mergulhado em uma crise econômica nesse período, com inflação completamente fora de controle.

No mesmo ano em que Collor foi afastado, aconteceu no Brasil a conferência Rio-92, promovida pela ONU, com o tema Meio Ambiente e Desenvolvimento, que defendeu, de acordo com Moreno (2001), a gestão democrática da cidade, o direito à cidadania e a função social da cidade e da propriedade.

O processo de exclusão territorial estabelecido ao longo da década de 1970 teve sérios resultados explicitados nas cidades no final da década de 1990. Maricato (2000) destaca duas consequências desse processo, sendo uma delas a predação ambiental devido a essa dinâmica de exclusão habitacional e assentamentos espontâneos e o aumento da violência urbana, sentida com mais intensidade nas áreas marcadas pela pobreza homogênea, nas grandes cidades.

O vice-presidente de Collor, Itamar Franco (1992-1994), assume o poder executivo no país, e inicia-se um processo de implementação de mais um plano de estabilização econômica, através da redução da inflação, que foi denominado *Plano Real*. O sucesso desse plano e a esperança do povo brasileiro nas medidas tomadas por Itamar Franco contribuíram para a eleição de Fernando Henrique Cardoso (FHC), então ministro da Fazenda, como chefe de governo do país, no ano de 1994.

A partir desse momento, o então presidente FHC (1995-1998/1999-2002) governou o país por dois mandatos e deu prosseguimento ao programa de privatizações do presidente Collor:

O programa tinha vários bons motivos. O Estado precisava reduzir seus gastos. Estava falido e a maioria das empresas dava prejuízo. Era preciso aumentar a competição na economia, desfazer cartéis e monopólios. Era uma boa hora para pulverizar as Ações, fortalecendo o mercado de capitais. Para isso é preciso ter regras que vetem certos compradores, que incentivem a concorrência e aumentem a oferta de ações no mercado (LEITÃO, 2011, p. 248).

A estabilização do país era uma prioridade. Ainda segundo a autora, “naquele momento, o país viveu a autoconfiança de FHC como ingrediente essencial para a

realização da inimaginável tarefa de estabilizar a economia sem quaisquer das precondições" (LEITÃO, 2011, p. 254).

Portanto, o sucesso inicial do Plano Real garantiu a eleição de FHC. Um momento de euforia e crescimento dos níveis de consumo da população brasileira foram sentidos nesse momento. As famílias brasileiras passaram a desfrutar das vantagens de uma estabilidade econômica, através de níveis baixos de inflação. Entretanto, a manutenção dessa inflação baixa foi objeto de medidas muitas vezes impopulares, mas importantes para a estabilização econômica do Brasil.

FHC iniciou o processo de estabilização mesmo antes de se tornar presidente (...). Isso rapidamente pôs fim a décadas de inflação e provocou um surto de crescimento (...). FHC também iniciou reformas no aparato estatal por meio de leis e emendas constitucionais que impuseram, entre outras coisas, cortes no orçamento e nos salários de burocratas, e também na quantidade da dívida de estados e municípios que o governo federal teria de cobrir. Com o dinheiro pouparado graças a essas medidas e obtido com a privatização de empresas estatais ineficientes, ele investiu muito em infraestrutura física, mas também – fiel às convicções que adquirira como acadêmico estudioso de raças, classe e pobreza – em educação e programas sociais de longo prazo (ROHTER, 2012, p. 334).

O sucesso do Plano Real também passou por instabilidades. Diversas crises se afloraram no Brasil durante os anos do governo FHC. O custo da estabilidade foi alto. A crise de 1999 fez o país voltar a temer a hiperinflação, implantou-se o câmbio livre, viveu-se um ano sem crescimento, mas as metas de inflação do governo funcionaram. Depois da volta do crescimento em 2000, viveu-se à sombra de crises e novamente em 2001 através da crise energética e dos reflexos da paralisação econômica nos Estados Unidos devido aos atentados de 11 de setembro. O crescimento do país após a implementação do Plano Real viu barreiras na questão energética. Os brasileiros tinham diversos televisores, máquinas de lavar, forno de micro-ondas ou novos refrigeradores em casa. As empresas precisavam crescer para acompanhar a nova demanda nacional. Entretanto, mesmo com preço alto pago pela manutenção de uma inflação baixa, o país observa estabilidade política, com a manutenção dos direitos e garantias fundamentais e estabilidade econômica.

Já no final do mandato de FHC, a política brasileira ganha uma lei específica para a política urbana, importante para implementação de mudanças necessárias para o planejamento das cidades brasileiras. O Estatuto da Cidade, como ficou conhecido a Lei 10.257 de 10 de Julho de 2001, regulamenta o capítulo de política urbana da

Constituição de 1988. A estrutura dessa lei é composta por artigos que regulamentam: diretrizes gerais, instrumentos de política urbana, o plano diretor, a gestão democrática da cidade e disposições gerais da lei. Nesse momento, o planejamento das nossas cidades ganhou um importante aliado legal para a implementação de políticas capazes de melhorar a qualidade de vida da população brasileira que vive nos espaços urbanos, frutos de tantas reações históricas que refletem na sua estrutura social e econômica.

Ainda no mesmo ano de 2001, o jornalista Moreno (2001) em seu livro *O Futuro das Cidades* discorre a respeito das transformações que a sociedade passou nas últimas décadas e na emergência de novos modos de vida e, consequentemente, novas formas urbanas que ocorreram devido, segundo o autor, à exaustão da economia industrial, à globalização financeira, à diversidade cultural, à transformação da composição familiar e aos avanços das tecnologias da informação. Neste momento, o autor vê que o Estatuto da Cidade cria “condições para que a população em geral participe da definição do futuro de nossas aglomerações, mediante órgãos colegiados [...], conferências e iniciativa popular de projetos de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano” (MORENO, 2001, p. 14-5).

1.1.4. A ERA LULA

A eleição do presidente Luis Inácio Lula da Silva (2003-2006/2007-2010) ocorre em meio a uma vontade da população na manutenção da estabilidade econômica, conseguida pelo governo anterior, mas também da necessidade de melhorias urgentes na política social. Nesse ano, Ivete Sangalo fazia sucesso com a música *Festa*.

Em meio a toda essa festa, protagonizada pelo presidente Lula, o país vivencia uma grande mudança e euforia. Sua população mais pobre passa a identificar-se com o novo presidente, de origem operária e discurso social. Os mercados, obviamente, ficam atentos às mudanças, já que Lula possuía um discurso esquerdista que causava desconforto anos atrás. Entretanto, sua política foi responsável e de continuidade, mantendo as metas de inflação e crescimento do país, baseado no investimento em infraestrutura. Seu primeiro ato como presidente foi o lançamento do programa *Fome Zero*, que tinha por objetivo retirar da linha de pobreza milhares de pessoas no país.

Em prosseguimento às políticas urbanas iniciadas em 2001 com a Lei 10.257 (Estatuto da Cidade), Lula implementa, em seu governo, o Ministério das Cidades (MCidades). De acordo com próprio site do ministério (www.cidades.gov.br), sua criação

procurou ser inovadora nas políticas urbanas, integrando políticas setoriais de habitação, saneamento e mobilidade urbana.

O movimento social formado por profissionais, lideranças sindicais e sociais, Organizações Não Governamentais (ONG), intelectuais, pesquisadores e professores universitários foi fundamental para a criação do MCidades. Ainda de acordo com o site, esse movimento alcançou várias conquistas nos últimos 15 anos, tais como a inserção inédita da questão urbana na Constituição Federal de 1988, a lei federal Estatuto da Cidade, de 2001, e a Medida Provisória 2220, também de 2001.

De acordo com o IBGE, em 2000, mais de 80% da população brasileira vive nas cidades. Dessa forma, o MCidades ocupa um vazio observado na política urbana do governo federal. O papel do ministério também é definir uma política em consonância com as demais estruturas da federação (municípios e estados) e com os demais poderes do Estado (legislativo e judiciário).

Diante dessa rápida retrospectiva, conclui-se que o MCidades tenta, entre muitos desafios a vencer, instituir uma política de longo prazo, que tenha continuidade e seja sustentável (como exige a mudança da dramática situação das grandes cidades) e subordinar os financiamentos às diretrizes da política de desenvolvimento urbano, buscando evitar os erros do passado.

Um programa de impacto, lançado ainda no primeiro dia de mandato do presidente Lula, foi o Programa Fome Zero que tinha por objetivo tirar milhões de cidadãos dos níveis de pobreza absoluta. A unificação de programas sociais criados ainda por FHC, criando o chamado Bolsa Família que dava a famílias consideradas abaixo dos níveis de pobreza, segundo a ONU, uma complementação de renda e visava garantir o acesso aos filhos dessas famílias à escola, passou a englobar o programa Fome Zero.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi criado em 2007, já no segundo mandato de Lula. Seu objetivo era um conjunto de medidas programadas para acelerar o crescimento econômico através do investimento em infraestrutura, saneamento básico, habitação, transporte, energia, entre outros.

No primeiro ano de eleição da presidente Dilma Rousseff (2011-2014/2015-2018), foi lançado o PAC 2, que englobava o PAC Cidade Melhor e o PMCMV. O primeiro tinha como objetivo enfrentar os principais desafios dos grandes centros urbanos para

melhorar a qualidade de vida das pessoas e inseria os programas de Mobilidade Urbana para as grandes cidades e para as cidades médias, inclusive o chamado PAC da Copa, concentrado nas cidades onde se realizariam jogos da Copa do Mundo de 2014. Parte desse programa foi implantado em grandes cidades.

No caso específico da cidade de Uberlândia, foi aprovado pelo PAC um conjunto de obras de mobilidade urbana, criando novos corredores de transporte através do *Bus Rapid Transit* (BRT). A seguir, a Imagem 07 ilustra a Estação UFU do Sistema de Transporte Integrado de Uberlândia (SIT) existente na Avenida João Naves de Ávila, entre o Setor Sul e Leste da cidade.

Imagen 07: Estação de ônibus do Corredor de Transportes da Avenida João Naves de Ávila – Uberlândia MG.



Fonte: <http://meutransporte.blogspot.com.br/2014/02/uberlandia-tera-cinco-novos-corredores.html>

Acessado em 06/07/2015.

Ainda parte do PAC 2, enquadra-se o PMCMV que tinha como objetivo reduzir o déficit habitacional, dinamizar o setor de construção civil e gerar trabalho e renda. O programa, segundo Maricato (2011, p. 67), “retoma a política habitacional com interesse apenas na quantidade de moradias, e não na sua fundamental condição urbana”. O PMCMV, ainda segundo a autora, apesar de ter dinamizado o setor da construção civil, contribuiu para a aceleração do projeto de segregação social ocorrido nas cidades

brasileiras, principalmente, devido ao fato de os agentes imobiliários serem definidos sem obedecer a orientação pública. Aconteceu que as localizações seguem tendências do mercado imobiliário e agrava-se o problema fundiário da terra nas cidades brasileiras.

Maricato (2011, p. 70) afirma que “o aumento dos investimentos em habitação sem a necessária mudança da base fundiária tem acarretado, de forma espetacular, o aumento dos preços de terras e imóveis desde o lançamento do PMCMV”.

Ainda que avanços sociais tenham ocorrido ao longo dos últimos anos no país, a autora afirma que as cidades pioraram. Isso é observado na forma como as políticas públicas dos últimos governos tratam a cidade. Além do PMCMV, com a crise deflagrada mundialmente em 2008, o Governo Federal baixou o Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI). Essa redução elevou o nível de consumo dos brasileiros na chamada linha branca, como a compra de fogões, geladeiras e máquinas de lavar, sem investir em estrutura de fabricação e energia para suportar esse crescimento. Consequência foi o aumento da inflação.

Outra medida foi a redução do IPI sobre os veículos novos, criando um aumento considerável na venda, principalmente pela classe de menor renda, possibilitando muitos cidadãos adquirirem o primeiro veículo, endividando as famílias e, principalmente, retomando o incentivo aos veículos individuais, em contrapartida do investimento em transporte público. Consequência disso é o aumento explosivo dos congestionamentos e poluição das cidades brasileiras, inclusive o aumento do tráfego de veículos nas cidades médias, como também é constatado em Uberlândia.

A situação das cidades piorou muito nos últimos 30 anos e continuará a piorar, ainda que os investimentos em habitação e saneamento tenham sido retomados pelo governo federal a partir de 2003. Não houve mudança de rota no rumo que orientou a construção das cidades, especialmente das metrópoles. A ausência de controle sobre o uso e a ocupação do solo – questão central para garantir justiça social e preservação ambiental – é evidenciada pela ocorrência de enchentes e desmoronamentos com centenas de vítimas fatais e milhares de desabrigados, fatos notáveis nas cidades de todo o país na temporada de chuvas dos anos de 2007, 2008, 2009 e 2010 (MARICATO, 2011, p. 77).

Como podemos observar, apesar de todo avanço social pelo qual o país passou nos últimos anos, nossas cidades pioraram e, apesar da diminuição das diferenças sociais, nossas cidades estão ainda mais segregadas, agravadas, principalmente, nos últimos anos, pela implementação do PMCMV, que impôs uma forma de segregação do espaço às classes de renda atendidas pelo programa.

O ano de 2014 marcou a reeleição da presidente Dilma Rousseff e seu novo mandato, iniciado em 2015, está sendo marcado por um ajuste econômico devido ao grande gasto público realizado anteriormente para combater os reflexos da crise econômica de 2008 no país. Reflexo disto tem sido a inflação crescente no início de 2015 e cortes de investimentos em alguns programas sociais. O início desse mandato também tem sido marcado pelo agravamento da crise na Petrobrás, devido às denúncias de corrupção, com reflexo no valor das ações da empresa e na queda dos investimentos. A alta mundial do dólar americano tem reflexos no país, que acompanha uma alta ainda maior que a tendência do mercado internacional. As manifestações de agentes opositores ao governo tornam-se mais regulares, refletindo uma insatisfação geral da população com relação à política e à economia nacional.

Nesse mesmo período, vemos também multiplicar nas cidades brasileiras a construção dos loteamentos e condomínios fechados, que gera outro tipo de segregação, por este lado, não imposta, mas autossegregativa das classes de renda média e alta. A seguir, vamos tratar do processo de urbanização da cidade e do Setor Sul de Uberlândia, entretanto, focado no processo de segregação sócio-espacial observado na cidade, e a própria localização das classes de renda social no espaço intraurbano de Uberlândia.

1.2. SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL - PROCESSO

O estudo da segregação⁴ sócio-espacial é importante nesse trabalho, a fim de compreender a localização de determinadas classes de renda no espaço territorial intraurbano, especificamente, da cidade de Uberlândia.

Para Sposito & Góes (2013), o conceito de segregação inicialmente foi desenvolvido como segregação residencial e sua origem associava-se à ideia de que o uso residencial do espaço urbano resultaria de um processo de competição entre os cidadãos, o que causaria uma homogeneidade interna no âmbito socioeconômico e cultural. Posteriormente, esse conceito se altera e passa a incluir a relação entre esse processo, as classes sociais sob o capitalismo, e ainda a renda fundiária urbana.

⁴ A definição da palavra *Segregação*, de acordo com dicionário online disponível em <http://www.dicionarioaurelio.com/segregação>, define como significado de segregação, o ato ou efeito de segregar e ainda “*o tratamento desigual ou injusto dado a uma pessoa ou grupo, com base em preconceitos de alguma ordem, notadamente sexual, religioso, étnico, etc*”. (Dicionário Aurélio Online, visualizado em 30/04/2015)

Ainda para as autoras, o processo de segregação refere-se ao uso residencial do espaço urbano e a adoção por elas do conceito de segregação socioespacial, também utilizado nessa dissertação, o que não implica contrariar a ideia de que esse processo é de fato relativo ao residencial.

Essa perspectiva, além de oferecer elementos para pensar a segregação como um processo espaço temporal e não apenas como um fato, possibilita tratá-lo em múltiplas escalas (da área residencial à cidade), e em múltiplas dimensões (com destaque para as da relação entre a cidade e o urbano, entre o objetivo e o subjetivo), (...). Adotando-se esse modo de compreender a segregação, é preciso distingui-la da diferenciação, visto que, para nós, a segregação resulta da radicalização e do aprofundamento de múltiplas formas de distinção, de segmentação, de desigualdades e, portanto, sem que a recíproca seja sempre verdadeira. Há inúmeras formas de diferenciação que não representam, efetivamente, segregação (SPOSITO & GÓES, 2013, p. 281-2).

Temos que considerar também o conceito de autossegregação, adaptado às práticas referentes à segregação da classe dominante, de acordo com as autoras. Os dois conceitos, segregação e autossegregação, seriam especificidades de um mesmo processo, onde a segregação é a maioria que estabelece pela separação total ou relativa da minoria, sujeita a essa condição por razões de diferentes ordens e a autossegregação é o grupo com melhores condições que decide pelo isolamento em relação ao conjunto da cidade.

Ambos os processos resultam, pois, do aprofundamento das diferenças (no sentido cultural, étnico, religioso, político) e das desigualdades (no sentido socioeconômico), tanto quanto o ampliam, até atingir níveis de radicalismo que implicam o não reconhecimento do direito equitativo de todos à cidade, na grande escala – a da sociedade -, e a indiferença e a intolerância em relação ao outro, nas microescalas – aquelas das relações sociais e interpessoais cotidianas (SPOSITO & GÓES, 2013, p. 281-2).

Os preços do solo urbano e a divisão social e espacial do trabalho, para Villaça (2001), refletem um conceito de segregação que divide a cidade em centro e periferia. Nesse contexto, é importante uma análise histórica para compreender a formação da cidade de Uberlândia e o surgimento de sua periferia e o processo de segregação, principalmente social dado a determinados grupos de pessoas, em nosso caso, as classes de renda e sua localização no espaço.

Como vamos também observar ao longo desse trabalho, a segregação no espaço intraurbano pode acontecer de forma voluntária ou involuntária. De acordo com Villaça (2001), a segregação voluntária se produz quando o cidadão, por sua própria iniciativa,

busca viver com outras pessoas de sua classe de renda. Isso é notadamente observado na constituição dos loteamentos e condomínios fechados, onde as classes de renda mais elevadas se segregam, principalmente no Setor Sul de Uberlândia.

A segregação involuntária, ainda segundo o autor, ocorre quando a população sevê obrigada, por forças variadas, a morar num setor ou deixar de morar num setor ou bairro da cidade. Um exemplo dessa forma de segregação é a implantação de loteamentos enquadrados no PMCMV, onde o próprio programa habitacional impõe a localização de seus bairros a essa classe de renda, geralmente média e baixa, no espaço urbano. Villaça (2001) destaca ainda que esse processo de segregação é dialético, onde a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros. Podemos aproximar dessa forma, os conceitos de segregação voluntária e involuntária do autor aos de segregação e autossegregação de Sposito & Góes (2013).

Villaça (2001) analisa a expansão espacial dos núcleos urbanos através do estudo das localizações das classes sociais e sua articulação com outros elementos da estrutura urbana, em particular o chamado centro principal. O autor analisa algumas cidades brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador e Recife, através de seu crescimento e as localizações das classes de renda dentro do espaço intraurbano sob a ótica da acessibilidade. Da mesma forma, nosso trabalho para a cidade de Uberlândia se baseou nas análises observadas pelo autor a respeito das cidades em que ele estudou. Utilizamos do conhecimento prévio sobre a história da cidade objeto dessa dissertação, observando a localização das classes de renda dentro do espaço intraurbano, através da análise histórica do crescimento da cidade de Uberlândia.

Importante destacar que a observância das classes sociais destacadas ao longo desse trabalho, como as classes de renda alta, média e baixa, foi definida através da constatação do padrão de construção dos bairros e regiões visitados. Dessa forma, afirmamos, por exemplo, que os loteamentos de classe de renda alta instalados na região em estudo aglomeraram essa população devido ao notório padrão elevado das construções estabelecidos nesses locais.

Já o caso dos empreendimentos enquadrados no PMCMV, localizados principalmente na região do Loteamento Gávea Sul (Imagem 08, página 66), executados pela empresa MRV, são destinados, segundo divulgação da própria empresa, e das

modalidades de financiamentos estabelecidos pela Caixa Econômica Federal, para classe de renda entre três e 10 salários mínimos, englobando a classe de renda média.

Imagen 08: Vista aérea da região do Loteamento Gávea Sul, em primeiro plano empreendimentos MRV e acima Loteamento Fechado Park Sul – Uberlândia MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A S. Fotografada em 02/04/2015.

Os empreendimentos localizados no Bairro Shopping Park, também destinados ao PMCMV, segundo divulgação do próprio programa e da Caixa Econômica Federal, são direcionados para a classe de renda baixa, entre zero e três salários mínimos.

Em acordo com os conceitos acima, iniciamos, portanto, uma análise do espaço intraurbano da cidade de Uberlândia e a formatação da área objeto de pesquisa, delimitada pelo Setor Sul de Uberlândia.

Tratando-se de entender o processo de segregação da classe de renda média alta que atualmente habita a área de estudo, delimitada pelo Setor Sul de Uberlândia (verificar Figura 02: Uberlândia/MG – Localização Setor Sul, página 69) na região da Avenida Nicomedes Alves dos Santos e Avenida dos Vinhedos onde se localizam grande parte dos loteamentos fechados da cidade, um *shopping center*, e residências enquadradas no PMCMV, não seria possível iniciar essa análise sem discorrer a respeito do processo de segregação que ocorreu a partir do final do século XIX, com a localização dos negros no território do Patrimônio da Abadia, na mesma região sul da cidade.

Villaça (2001) afirma que há segregações das mais variadas naturezas nas metrópoles brasileiras, principalmente de classes, etnias ou nacionalidades. Os dois primeiros tipos são observados na cidade de Uberlândia, na criação do Bairro Patrimônio (1899). Esse bairro surgiu, além do núcleo original da cidade, posterior à barreira física estabelecida pelo Ribeirão São Pedro em região de difícil acesso e localizado nas proximidades do matadouro municipal, habitado por negros pobres.

Essas características físicas e sociais retratam, ainda de acordo com Villaça (2001), o mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira, que é o do *centro x periferia*. Poderíamos, com o advento da constituição do Bairro Patrimônio, observar, pela primeira vez em Uberlândia, a segregação da classe de renda baixa localizada na periferia subequipada e longínqua em contraponto ao centro original da cidade, ocupado pelas classes de mais alta renda, em local dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados.

Com a chegada da ferrovia à Uberlândia em 1895, a cidade inicia um novo processo de crescimento, no qual:

[...] as mudanças visavam, sobretudo, adequar a forma urbana às possibilidades de acumulação do capital, de modo que a cidade simbolizasse o progresso, indicativo das novas condições econômicas implementadas pela atividade comercial (SOARES, 2008, p. 143).

Dessa forma, entre 1907 e 1908, o engenheiro Mellor Ferreira Amado elaborou o Projeto Urbanístico denominado “Plano das Avenidas” que interligava a área do antigo núcleo urbano, atual bairro Fundinho, até a região da estação ferroviária, recém-construída, onde hoje se encontra o Terminal Central do SIT. O plano propôs quadras ortogonais e avenidas largas, para o padrão existente à época, em uma área elevada e plana, divisora de águas, entre as bacias do Ribeirão São Pedro e do Córrego Cajubá – estes córregos foram canalizados e atualmente estão sob as avenidas Rondon Pacheco e Getúlio Vargas. Nesta região, desenvolveu-se o comércio da cidade e a elite econômica da época construiu suas novas residências, concentrando-se principalmente ao longo das Avenidas João Pinheiro e Cipriano Del Fávero.

FIG. 2 - UBERLÂNDIA/MG _ LOCALIZAÇÃO SETOR SUL



LEGENDA

- CURSOS D'ÁGUA
- ANEL VIÁRIO
- LIMITE PERÍMETRO URBANO
- LIMITE DOS SETORES
- AV. RONDON PACHECO
- AV. VINHEDO
- AV. NICOMEDES A. DOS SANTOS
- LOTEAMENTOS SETOR SUL

- UFU SANTA MÔNICA
- CAMPUS GLÓRIA
- OCCUPAÇÃO IRREGULAR GLÓRIA
- CLUBE CAÇA E PESCA
- UBERLÂNDIA SHOPPING
- UNITRI
- PRAIA CLÔBRE
- CAJUBÁ
- PARQUE GÁVEA
- CENTER SHOPPING
- CENTRO ADMINISTRATIVO
- TERMINAL CENTRAL
- TERMINAL SANTA LUZIA

ESCALA GRÁFICA



FIG. 2 - UBERLÂNDIA/MG _ LOCALIZAÇÃO SETOR SUL

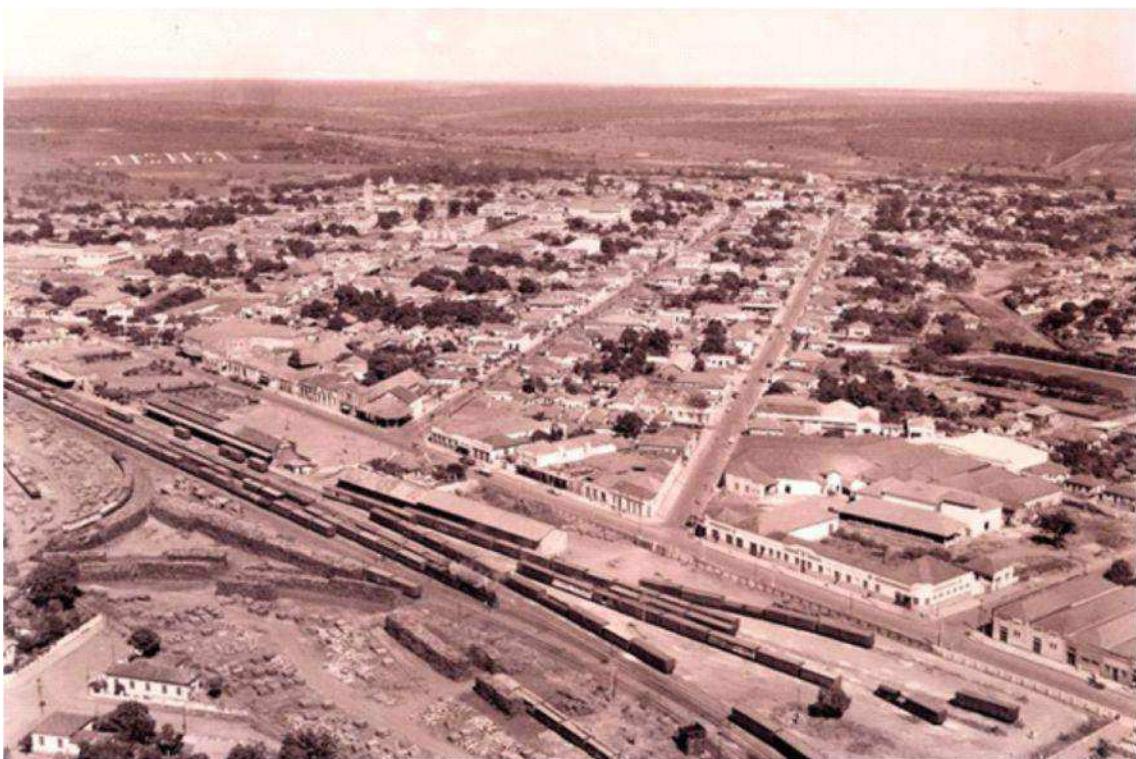
Confirmando as teorias de Villaça (2001), as classes de alta renda escolhem seu sítio de residência pela proximidade com o centro, facilidade de locomoção e salubridade, enquanto as classes sociais de baixa renda, no caso caracterizada pelos negros do Patrimônio, localizavam-se longe do núcleo urbano, em áreas de difícil acesso e transposição, ou seja, na periferia. A partir desse momento, o território da cidade passa a se caracterizar claramente através de grupos sociais segregados: alta renda habitando o centro da cidade, enquanto as classes populares localizavam-se no Patrimônio e em diversos bairros que desde então surgiram na cidade, com o surgimento dos bairros denominados Tubalina, Martins, Roosevelt, Operário, Saraiva e Osvaldo.

A presença das classes de mais alta renda nessa nova estrutura urbana fez com que, segundo Soares (2008, p. 148), “essas avenidas recebessem rapidamente serviços públicos básicos, tais como redes de distribuição de água e de coleta de esgoto sanitário, arborização, iluminação pública e calçamento”. Surge pela primeira vez na cidade uma região onde, a partir de meados da década de 1930, instalou-se a elite política e econômica em suas residências de padrão elevado, localizadas no centro ou no entorno do mesmo.

É importante destacar também que com a instalação da estação ferroviária (Imagem 09, página 72), na região da atual Praça Sérgio Pacheco, implantam-se galpões que caracterizaram a primeira região industrial da cidade, no setor norte. Essa área, no entorno da estação ferroviária, expande-se em novas configurações, como os bairros Martins, Operário e Tabocas, atuais Bairros Martins, Aparecida e Bom Jesus, que abrigavam trabalhadores da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e das indústrias existentes na cidade.

Dessa forma, para se compreender a estrutura espacial intraurbana na qual se insere a área estudada no Setor Sul de Uberlândia, é importante notar como ao longo da história ocorreu a segregação das classes sociais dentro do espaço intraurbano da cidade. Como descrito anteriormente, já se observa como iniciou esse processo de segregação centro x periferia. A partir da década de 1950, inicia-se a verticalização do centro da cidade e, mais uma vez, a permanência das classes de renda médias e médias alta no centro e entorno do centro.

Imagen 09: Uberlândia, 1940 - Novas avenidas conectando a ferrovia ao núcleo original da cidade, Bairro Fundinho e um conjunto habitacional, como ampliação do Bairro Patrimônio, ao longe, acima à esquerda da foto.



Fonte: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=23&pg=320>. Acessado em 15/09/2014.

Pode-se, portanto, pela primeira vez, notar que a tendência de ocupação do território intraurbano da cidade pela classe de renda alta não seria a região norte, e sim a região sul que, apesar de apresentar terrenos mais acidentados, ocupou-se com bairros de classe de renda média e alta. Caso dos bairros Lídice e Tabajaras, no sentido sul da cidade.

Essa nova configuração, com tendência de ocupação pelas classes sociais de rendas mais elevadas da região sul de Uberlândia, configurou claramente a Avenida Nicomedes Alves dos Santos (que dá continuidade à Av. Afonso Pena, importante eixo comercial e de serviços) como uma via onde se concentrava grande parte das residências da elite überlandense.

No ano de 1981, o Ribeirão São Pedro foi canalizado. Originou-se nesse espaço a Avenida Rondon Pacheco que foi considerada uma grande obra de infraestrutura urbana na cidade, minimizando o isolamento de bairros localizados além do córrego, contribuindo para a melhoria da infraestrutura local e o desenvolvimento da região sul da cidade. Ao longo da sua história, esta avenida sofreu reconstruções, devido às diversas enchentes. Esse constante histórico de chuvas e enchentes contribuiu para a

resistência da população em ocupar seu entorno. A partir de 1990, a avenida passou a configurar um importante eixo de serviços e de expansão do centro, direcionada para o setor sul da cidade, fortalecida em 1992 pela construção do Center Shopping em um cruzamento com a Avenida João Naves de Ávila (antigo leito da ferrovia).

A avenida marca a divisão estabelecida pela Lei Municipal 6.022 de 24 de Maio de 1994, entre o setor central e o setor sul. O trecho da avenida compreendido pela sua parte mais baixa, junto ao Rio Uberabinha e o entroncamento com a Avenida João Naves de Ávila, concentra quase a totalidade dos serviços localizados nela.

A Avenida Rondon Pacheco passou a abrigar bares, restaurantes, quadras de esportes e lazer, dois *shopping centers*, hotéis e, mais recentemente, agências bancárias e outros tipos de serviços. Nesta avenida, estão localizados também o recém-inaugurado Teatro Municipal (2012) e, em construção, o novo Fórum de Uberlândia.

A via se consolida como expansão do centro urbano tradicional e os bairros do seu entorno, já ocupados pela classe de renda média e média alta, agora se consolidam como uma das regiões de maior valor imobiliário na cidade de Uberlândia. Fica claro que a expansão do centro da cidade e o surgimento de um centro expandido em direção à Avenida Rondon Pacheco se dão, de acordo com Villaça (2001), articulada e concomitantemente com a reprodução dos bairros residenciais das classes de renda médias e alta. Assim, a segregação não se limita às áreas residenciais, mas também às áreas de comércio e de serviço.

Dessa mesma forma, a infraestrutura urbana também é segregada, pois se observa que nos bairros das classes de renda média e alta e do centro expandido concentram-se grande parte dos investimentos em infraestrutura urbana. A reurbanização da própria Avenida Rondon Pacheco (Imagem 10, página 74), reconstruída mais de uma vez, a construção de diversos viadutos para transpor a avenida em direção, principalmente, aos bairros de alto poder aquisitivo, o prolongamento da Avenida Nicomedes Alves dos Santos, a abertura da Avenida dos Vinhedos, a inauguração de um novo *shopping center* no Setor Sul e de diversos centros comerciais, de serviços e de escritórios, exemplificam um investimento que não existe igual em outra região da cidade.

Imagen 10: Cruzamento das Av. Rondon Pacheco e Av. João Naves de Ávila – Uberlândia MG.



Fonte: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/wp-content/uploads/2014/07/viaduto-joao-naves-uberland1.jpg?4257b5>.
Acessado em 07/07/2015.

Devemos levar em consideração, portanto, mais uma vez, a direção dentro do espaço intraurbano na qual a classe dominante se desloca na cidade. O próprio centro mostra claramente esse direcionamento. Desde sua origem, a partir da execução do Plano das Avenidas, quando o centro da cidade se desloca do Fundinho em direção à estação ferroviária, observou-se o abandono comercial da primeira com a transferência e/ou novas instalações comerciais para a área expandida da cidade.

Esse fato consolida a região norte do centro como um local de grande apelo popular, com comércio e serviços para atender a população que utiliza principalmente o terminal urbano. No sentido oposto, encontra-se a região do Fundinho que se manteve por muito tempo com características predominantemente residenciais e tradicionais, até meados de 1980, quando passa a receber condomínios verticais para a classe de renda média alta, caracterizando a região sul do centro da cidade como de alto valor imobiliário. Consequentemente, a partir de 2000, o bairro se consolida, através de comércio e serviços voltados para classe de alta renda, em contraponto com a região norte do centro, com características populares.

A valorização do Fundinho, como uma região nobre e charmosa, vai se consolidar enquanto núcleo histórico, ao contrário do corrente na maioria das grandes cidades brasileiras em que o centro antigo, onde se originam as cidades, se degrada e é ocupado pelas classes de renda mais baixas, comprovando,

[...] que as camadas de alta renda se apegam a uma região geral da cidade e nela se concentram, não pelo status que possam apresentar. O status não existiria antes de essas regiões serem ocupadas por tais classes. É efeito, e não causa, da preferência das classes de mais alta renda pela região (VILLAÇA, 2001, p. 320).

A localização dessa região no centro da cidade é de grande importância para facilitar a mobilidade das classes de alta renda e na busca dos comércios e dos serviços para atendê-las. Na região do Fundinho, encontram-se supermercados, lojas de conveniência, restaurantes e outros serviços localizados em uma malha urbana que se conecta através de muitas praças, resultantes de seu traçado xadrez, onde predominam pequenas quadras e acessibilidade ao setor sul da cidade, através de vários percursos, principalmente o eixo, Fundinho/Avenida Nicomedes Alves dos Santos/Zona Sul.

Compreender a forma que ocorre a segregação das classes de alta renda na cidade e a preferência desse grupo por essa região é de grande valia, dessa forma, para entender a configuração que esta região tem adquirido. O eixo estrutural da Avenida Nicomedes Alves dos Santos e Avenida dos Vinhedos (Imagem 11, página 76) configura a região onde se encontram grande parte dos loteamentos e condomínios fechados da cidade, um *shopping center*, universidades e faculdades particulares, comércios e serviços destinados a atender a essa classe, além de concentrar a maioria dos lançamentos imobiliários destinados para as classes de renda média e alta da cidade.

Importante destacar que o setor sul de Uberlândia, ao longo do processo de crescimento da cidade, concentrou grande parte dos vazios urbanos e especulação imobiliária. Entretanto, como se pode observar na própria história da localização das classes sociais na cidade, não é apenas o vazio urbano encontrado na região e a especulação imobiliária ou os empreendimentos lançados que direcionaram o crescimento e a segregação na região pela classe de alta renda, mas a própria vontade dessa classe que caracterizou o setor centro-sul da cidade como se configura atualmente.

Imagen 11: Região do cruzamento da Av. dos Vinhedos com a Av. Nicomedes A. dos Santos, em primeiro plano empreendimento Torres Empresarial Sul – Uberlândia MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 02/04/2015.

O setor sul contempla classes de renda baixa, a fim de atender a demanda do setor imobiliário, que vê no mercado de casas populares uma forma de ter mão-de-obra barata não tão distantes, para atender aos moradores dos condomínios e trabalhadores do *shopping*, etc. É o caso do bairro Shopping Park, que a partir de 2008 através do PMCMV possibilitou a construção de 3500 residências e 2000 apartamentos (Imagen 12).

Assim, todos os empreendimentos localizados na cidade se justificam pela presença da classe que ali se situa e

predominantemente nessa região. Cada vez mais, o próprio Estado para ela se transfere e, ideologicamente, essa região começa a se identificar com 'a cidade' e o restante passa a ser encarado como subúrbio ou periferia e considerado longe, por mais central que seja sua localização (VILLAÇA, 2001, p. 326).

Imagen 12: Região dos Loteamentos PMCMV do Bairro Shopping Park – Uberlândia MG.



Fonte: Google Earth. Acessado em 06/07/2015.

Um exemplo é a implantação do Polo Tecnológico, loteamento empresarial destinado à instalação de empresas ligadas à área de tecnologia, localizado no início da Avenida dos Vinhedos e que configura em investimento do Governo Estadual no Setor Sul.

Devemos, ainda, analisar mais especificamente a configuração histórica de todo o Setor Sul da cidade, através do surgimento de seus bairros e loteamentos ao longo da história, para compreendermos mais profundamente o processo de segregação e fragmentação urbana observados no local. Vamos voltar, portanto, para a história da cidade, traçando um panorama espaço-tempo da formação da região em estudo.

1.3. O CONTEXTO URANO E HISTÓRICO: O SETOR SUL

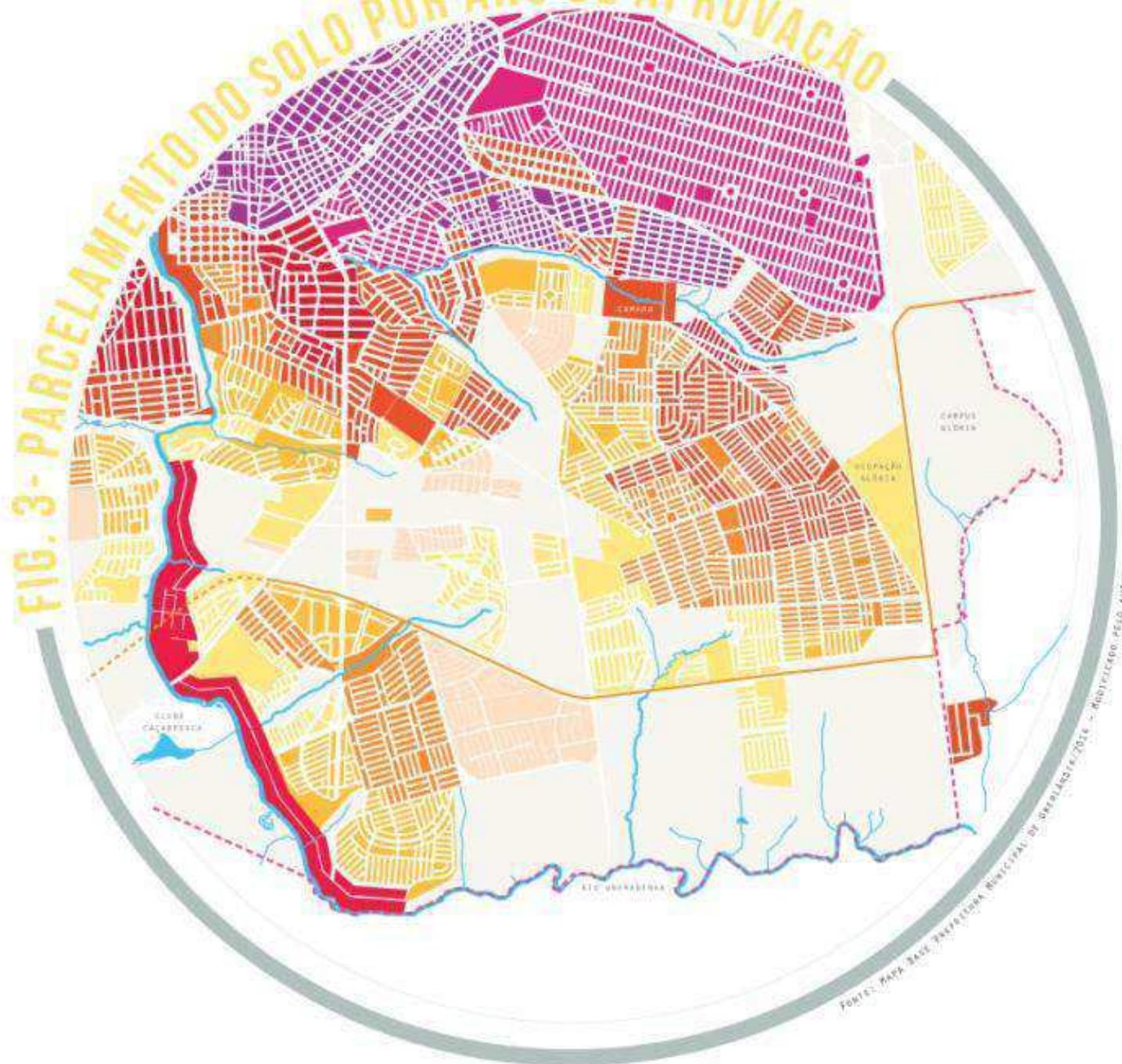
A delimitação atual de acordo com Lei Municipal nº 6.022 de 24 de Maio de 1994, do Setor Sul, estabelece de maneira geral seus limites através da região formada entre as Avenidas Rondon Pacheco (dividindo o Setor Sul com o Setor Central), Avenida João Naves de Ávila (dividindo o Setor Sul com o Setor Leste), Avenida Getúlio Vargas e

Rodovia MG-455 (dividindo o Setor Sul com o Setor Oeste) e o Rio Uberabinha e a BR-050 (estabelecendo o limite sul do perímetro urbano da cidade).

Historicamente, a ocupação dessa região se confunde com a formação da própria cidade de Uberlândia. Conforme podemos observar em mapa de São Pedro de Uberabinha (antiga denominação da cidade até 1929) datado de 1891 (Imagen 13, página 81), três anos depois de sua emancipação política, a cidade possuía uma estrada de saída para Santa Maria (atual distrito de Miraporanga), transpondo o Rio Uberabinha (na região atualmente conhecida como a *Ponte do Praia*, foz do Ribeirão São Pedro), e ainda o Matadouro Municipal e a região denominada Patrimônio D'Abadia, transpondo o Ribeirão São Pedro (atual Avenida Rondon Pacheco), já na região atualmente denominada Setor Sul da cidade de Uberlândia.

Para acompanhar o processo de ocupação do Setor Sul, verificar a Figura 02: Uberlândia/MG – Localização Setor Sul, página 69, e a Figura 03: Parcelamento do Solo por Ano de Aprovação, página 79. Os dados referentes aos anos de aprovação dos loteamentos e empreendimentos citados nesse item foram adquiridos na PMU.

FIG. 3 - PARCELAMENTO DO SOLO POR ANO DE APROVAÇÃO



LEGENDA

- CURSOS D'ÁGUA
- LIMITE PERÍMETRO URBANO
- ANEL VIÁRIO

LOTEAMENTOS POR ANO DE APROVAÇÃO

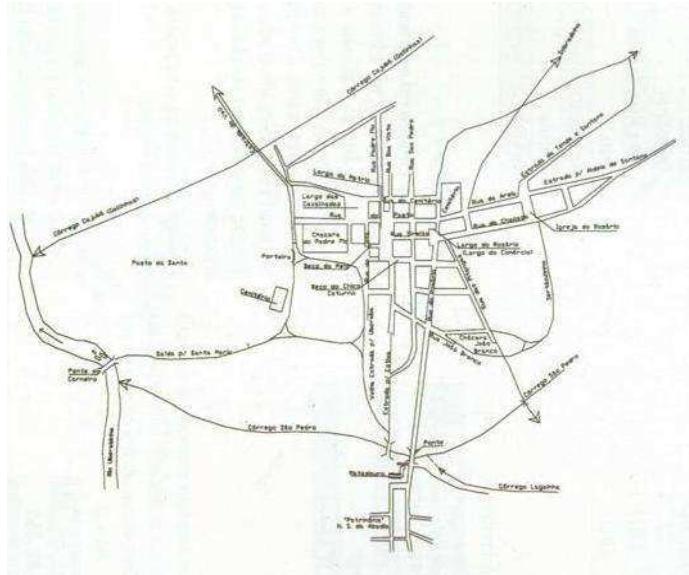


ESCALA GRÁFICA



FIG. 3 - PARCELAMENTO DO SOLO POR ANO DE APROVAÇÃO

Imagen 13: São Pedro de Uberabinha em 1891.



Fonte: http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/1882.pdf. Acessado em 07/07/2015.

Portanto, a primeira ocupação da região de estudo, conforme já demonstrado, é o atual Bairro Patrimônio. Esse bairro surgiu no ano de 1883, através da doação de terras ao patrimônio de Nossa Senhora da Abadia. Após a abolição da escravatura em 1888 e juntando-se ao grande percentual de negros e mulatos livres, e ainda trabalhadores assalariados brancos, ocuparam esse local da periferia da cidade, iniciando o povoamento dessa e o surgimento da primeira periferia da então São Pedro de Uberabinha.

Nessa mesma região, instalou-se o Matadouro Municipal, servindo de fonte de empregos para os moradores do bairro. A ocupação peculiar desse bairro através de uma população predominantemente negra e pobre, confinada pela discriminação e por circunstâncias econômicas, criou uma comunidade voltada para si própria e buscando seu lazer, sua religião mesclada e mantendo suas tradições. Diversas manifestações culturais ainda presentes na cidade têm suas origens no Bairro Patrimônio, tais como os grupos de moçambiques, congadas, folias de reis, escolas de samba e time de futebol.

Várias regiões periféricas surgiram na cidade, tais como os bairros Vila Osvaldo (1928), Martins, Roosevelt (1976), Tubalina e Saraiva (as vilas eram denominações locais para referir-se aos bairros periféricos ocupados pela população de baixa renda). As duas últimas eram localizadas no atual Setor Sul da cidade. A Vila Saraiva era localizada, da mesma forma que o Bairro Patrimônio, nas proximidades do Córrego São Pedro, à montante, com relação ao Patrimônio.

O Bairro Tubalina tem suas origens na década de 1950. Nessa época, surgiu a Imobiliária Tubal Vilela S/A que incorporou áreas de terra onde atualmente encontram-se além do Bairro Tubalina (1978), localizado no Setor Sul, bairros do atual Setor Oeste, tais como o Bairro Jaraguá (1964), Planalto (1982), Chácaras Tubalina, Santo Inácio (1983) e São Lucas (1995). Essa década coincide também com o início do processo de verticalização no centro da cidade.

A mesma imobiliária também era proprietária da região do Bairro Pampulha (1953), projetado ainda na década de 1950. Nesta região está localizado o Bairro Lagoinha (década de 1940), que desde o início de sua ocupação, por fazendas que abrigavam portadores de hanseníase, sofreu com um processo de segregação sócio-espacial, refletido até a atualidade.

A região do Bairro Carajás (1940) foi parcelada pela empresa Viga Empreendimentos Imobiliários, propriedade de Virgílio Galassi, que era um grande proprietário de terras na cidade e foi prefeito da cidade (1970-1973/1978-1982/1989-1992/1997-2000).

Entre a região delimitada pelo Rio Uberabinha, o Bairro Tubalina (1978) e a atual Rodovia MG-455, localizavam-se terras de propriedade de Aldorando de Souza, então proprietário da Imobiliária Oesteval. Nessa região, surge no final da década de 1970 um loteamento denominado Cidade Jardim (1978), que pretendia ser destinado a uma classe de renda mais elevada, cujos lotes teriam dimensões de aproximadamente 1.000 m². Após a construção da atual *Ponte do Praia*, o bairro consolida-se, na década de 1980, como um bairro de classe de renda elevada.

Na mesma região do Bairro Cidade Jardim, em terras do mesmo proprietário Aldorando de Souza, surgem já no início dos anos 2000 o Loteamento Fechado Jardins Barcelona (2002) e os demais loteamentos denominados Jardins Roma (2004), Jardins Gênova (2010) e, já no ano de 2015, o Jardim Versailles, consolidando a região com predominância nessa tipologia de parcelamentos do solo. No início dos anos 2000, vale mencionar a aprovação e a implantação do Loteamento Convencional Nova Uberlândia (1998), localizado entre os bairros Cidade Jardim e os loteamentos fechados da região, às margens do Córrego Bons Olhos.

No final da década de 1970, no mesmo período de implantação do Bairro Cidade Jardim, a COHAB (Companhia de Habitação) constrói três conjuntos habitacionais na cidade de Uberlândia, localizados distantes até 10 km do centro da cidade, com motivo

alegado de menores custos fundiários. Esses conjuntos são os atuais Bairros Luizote de Freitas (localizado no Setor Oeste), Segismundo Pereira (no Setor Leste) e próximo a este último, mas já no Setor Sul da cidade, o Bairro Santa Luzia (1979), onde foram construídas aproximadamente 800 casas, inauguradas no ano de 1981.

Após a construção do Bairro Santa Luzia, a PMU aprova em 1983 os loteamentos Parque São Jorge I, II e III, iniciando um processo de ocupação que marca a década de 1980, nesta região do Setor Sul de Uberlândia. Nas mesmas proximidades, já no final da década, também é implantado o Loteamento Parque São Jorge IV e no início da década de 1990, surgem os Bairros Seringueira e São Gabriel. Todos esses bairros que surgiram na região entre as décadas de 1980 e 1990 tinham uma característica de moradias destinadas a atender um déficit habitacional das famílias de baixa renda, enquadrando-se nos projetos habitacionais. Essa região está inserida atualmente no denominado Bairro Integrado São Jorge. Já na década de 1990, na mesma categoria dos bairros populares que surgiram nessa região, é implantado o Bairro Laranjeiras, delimitado pelos Bairros São Jorge e Santa Luzia.

A década de 1980 caracteriza um grande crescimento demográfico da cidade de Uberlândia e em especial do Setor Sul da cidade. O Bairro Cidade Jardim, Santa Luzia e São Jorge surgem nesta década. Na mesma época há um grande crescimento no processo de verticalização da cidade com a construção de condomínios verticais multifamiliares no centro da cidade e também em outros bairros distantes do centro.

No ano de 1987, foi inaugurado o primeiro *shopping center* da cidade, o *Ubershopping*. O empreendimento era localizado afastado do centro da cidade em uma região deficiente de transporte público, cujo acesso era realizado através da Avenida Nicomedes Alves dos Santos, antiga estrada para o Clube Caça e Pesca Itororó de Uberlândia. O *shopping* era considerado um dos maiores do estado, com 91 lojas de segmentos variados, no auge de suas atividades. De acordo com Silva (2012), o encerramento de suas atividades foi gradual, iniciado na década de 1990 e, dentre outros fatores, a sua localização e difícil acessibilidade contribuíram para o processo de falência. O principal fator responsável pelo fracasso do empreendimento deveu-se ao modelo de gestão do mesmo, no qual a propriedade das lojas pertencia aos próprios lojistas, de acordo com a autora. A concorrência na década de 1990 com um novo empreendimento, o *Center Shopping Uberlândia*, foi outro fator que contribuiu para seu fechamento. Depois de sua falência, passou a funcionar no local uma faculdade

particular e um supermercado (2008), além de uma igreja e alguns escritórios e lojas de segmentos diversificados.

Na década de 1980, Santos (2002) cita que foram implantados na cidade empreendimentos que utilizaram os conceitos das “cidades jardins”, destacando os bairros Umuarama, City Uberlândia (1980), atualmente denominado Jardim Inconfidência e Jardim Karaíba (1980). Os dois últimos foram implantados no Setor Sul, nas proximidades do *Ubershopping*, possibilitando o desenvolvimento de seu entorno, ocupado por grandes vazios urbanos dotados de infraestrutura.

Ainda de acordo com Santos (2002), os bairros localizados nesta área apresentam bom índice de ocupação e acomodam uma boa parte das classes média e alta da cidade, através dos bairros Morada da Colina, Jardim Karaíba (1980), Itapema Sul (1987), em contraste com o City Uberlândia que, apesar da boa qualidade de seu plano urbanístico, apresenta baixo índice de ocupação.

O Bairro Shopping Park é resultado de um loteamento ilegal, iniciado no final da década de 1980 por Carlos Sabagg, proprietário da fazenda Ibirapuã, no Setor Sul da cidade originando os Bairros Shopping I e II. Mesmo não tendo sido aprovado o loteamento, as obras de abertura das ruas foram iniciadas sem pavimentação ou qualquer outra infraestrutura. O loteamento foi aprovado alguns anos depois, em 1992, de acordo com dados da SEPLAN.

Toda essa diversidade territorial construída ao longo do tempo resulta em uma região dotada de grande diversidade no que refere aos perfis sociais encontrados no Setor Sul, até mesmo a diversidade de tecido urbano evidenciado através da morfologia dos bairros da região. Isso se confirma quando Sposito (2013) coloca em questão a ideia da cidade como uma unidade espacial, através de três pontos.

Primeiramente, ela observa que os tecidos urbanos se estabelecem em descontinuidade, mesmo que exista observação de que os meio de transporte e comunicação possibilitem uma continuidade espacial, entretanto as descontinuidades se mantêm nas formas desses tecidos urbanos. Em segundo lugar, a falta de unidade espacial é evidenciada devido aos diferentes modos como as pessoas se movimentam e se apropriam do espaço, segundo interesses e escolhas individuais e ainda determinadas ao longo da história, de acordo com diversas formas de segmentação tais como a idade, perfil cultural, as condições socioeconômicas, a segmentação profissional, preferências

de consumo de bens e serviços etc. Evidenciam-se nesse ponto as variáveis tempo-espacó para a apropriação do espaço urbano.

Em um terceiro ponto, a autora defende a impossibilidade de ver a cidade atual como uma unidade devido às articulações entre o urbano e o rural, pois essas relações não se estabeleçam apenas relativamente à divisão técnica, social e territorial do trabalho, mas também são expressas em formas espaciais em que a cidade e o campo se imbricam, sobrepõem-se, nas suas mais diversas escalas, e não apenas na escala local. Dessa forma, Sposito (2013) destaca que não é possível ver a cidade atual como unidade, não sendo possível delimitá-la, pois não há o dentro e o fora:

Reconhecer, assim, o fim da cidade como unidade espacial, comparativamente aos períodos pretéritos, tomando-se como referência a longa duração, implica em aceitar que a cidade não pode ser pensada em si. Tem que ser avaliada como um espaço aberto, do ponto de vista das formas e dos fluxos, do ponto de vista objetivo e subjetivo, do ponto de vista concreto e abstrato (SPOSITO, 2013, p. 135).

Muito pertinente e complementar ao estudo de localização elaborado por Villaça (2001) e o histórico da ocupação do Setor Sul de Uberlândia, bem como a impossibilidade de observação da cidade como uma unidade, como destaca Sposito (2013), pode-se citar outro autor, François Ascher (2010), que traz novas definições de uma chamada *Terceira Revolução Urbana*, protagonizada por uma sociedade chamada *hipertexto* e marcada por uma forma de dispersão urbana denominada *metápolis*. Uma das mudanças caracterizadas por essa revolução é a redefinição das relações entre os interesses individuais, gerais e coletivos. Trataremos desse assunto no tópico a seguir.

1.4. SOCIEDADE HIPERTEXTO – COLETIVO X INDIVIDUAL

A diversificação dos interesses (individuais, gerais e coletivos) de uma sociedade, segundo Ascher (2010), gera a emergência de problemas ligados ao desenvolvimento de novas formas de segregação social. Surge neste contexto uma população que é segregada através da rejeição pelas mudanças sociotécnicas. Dessa forma, o desenvolvimento dos meios de transporte redefine as localizações residenciais, provocando agrupamentos sociais em bases que podem ameaçar a coesão social e

urbana. Surgem os bairros cercados por muros, centros comerciais e empresariais também fechados, e *shoppings centers*.

Pode-se, neste momento temporal, associar o estudo de Villaça (2001), em que define a estruturação do espaço das classes de alta renda à sua mobilidade e acesso ao centro e aos seus equipamentos, onde o automóvel como meio de transporte individual dita essa velocidade de acesso aos equipamentos, também ao desenvolvimento não só agora dos meios de transporte, mas das telecomunicações.

O desenvolvimento dos meios de transportes e das telecomunicações abre para cada indivíduo equivalências e vínculos diretos entre espaço e tempo: as distâncias físicas não se traduzem mais em tempos fixos de deslocamentos, mas mudam conforme os modos de transporte e comunicação e segundo as horas; os cidadãos podem cada vez mais escolher o lugar e a hora da sua atividade; podem também arbitrar entre uma mudança de local (um deslocamento) e uma mudança temporal (dessincronização) (ASCHER, 2010, p.68).

Unindo-se a necessidade de mobilidade e o acesso da classe de alta renda com a capacidade tecnológica dessa nova sociedade, o espaço e o tempo são, de acordo com Castells (1999), as principais dimensões materiais da vida humana. E, dessa forma, o espaço de fluxos considerado como a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos se interliga, através de redes, a espaços criados por outros ambientes urbanos, unindo espaços destinados à classe de alta renda em Uberlândia, com aqueles destinados à classe de alta renda, como em São Paulo, ou Nova Iorque. Diversas redes podem ser constituídas entre esses espaços, sejam essas redes comerciais ou sociais.

A tecnologia das comunicações e dos meios de transporte permite, portanto, uma nova forma de segregação, agora através do espaço de fluxos e das redes e também uma forma de segregação social que vai além do território e do lugar estabelecido nas cidades pelas classes de renda mais altas.

Para Ascher (2010), os novos meios de transporte e armazenagem de pessoas, informações e bens permitem a emancipação de limites espaciais e temporais. Os indivíduos podem estar em muitos lugares e tempos, dessa forma, “o local já não é mais o lugar obrigatório da maioria das práticas sociais.” (ASCHER, 2010, p. 38). Dessa forma, a tecnologia aplicada aos transportes e à comunicação abre novas possibilidades de localização e muda a natureza do local, criando novas formas de segregação.

A sociedade contemporânea exige escolhas cada vez mais individuais. Os perfis de vida e de consumo estão cada vez mais diferenciados. Reflexo disso, segundo Ascher (2010), é a dificuldade de criação de campanhas de marketing segundo categorias, devido à diversidade de perfis de uma mesma categoria; exige-se a personalização.

Agregando a essa diversidade de perfis, observa-se que a sociedade passa a se caracterizar por uma diferenciação social cada vez maior e mais evidente através principalmente das novas estruturas da família, novos modos de vida e de sistemas de valores. Dessa forma, os indivíduos são cada vez mais diferenciados e autônomos e compartilham apenas momentaneamente valores e experiências sociais.

De toda forma, apesar da evidente individualização da sociedade, Ascher (2010) afirma que a socialização não desapareceu. Entretanto, a vida nas cidades se desenvolve em outra escala e a coincidência das diferentes esferas está cada vez menor. Isso se deve ao desenvolvimento dos meios de comunicação e transportes que alteram a escala das relações sociais. Os vínculos sociais são mais efêmeros e frágeis, mas ao mesmo tempo os vínculos são produzidos de forma mais fácil, criando uma teia social mais diversa.

Essa estrutura social com vínculos frágeis e muito numerosos cria uma rede de pessoas, bens e informação. Dessa forma, a sociedade passa a se organizar em forma de uma rede:

[...] como uma série de redes interconectadas, que asseguram uma mobilidade crescente de pessoas, bens, informações. É a generalização dessa mobilidade que torna obsoletas as estruturas aureolares antigas fundadas em processos de “difusão”, limitadas espacialmente em áreas de mobilidade restrita. Essa organização em rede funda uma nova solidariedade de fato, com um sistema de interdependência entre as pessoas. Depois da solidariedade “mecânica” da comunidade rural e da “solidariedade orgânica” da cidade industrial, surge uma terceira solidariedade, “comutativa”, que relaciona pessoas e organizações pertencentes a uma multiplicidade de redes interconectadas. O desafio para a democracia consiste então em transformar essa solidariedade comutativa em uma solidariedade “reflexiva”, ou seja, uma consciência de pertencimento a sistemas de interesse coletivo (ASCHER, 2010, p. 45).

O autor define essa sociedade contemporânea como a sociedade *hipertexto*. Nela, os indivíduos se deslocam real ou virtualmente em universos sociais distintos. Cada palavra, caracterizada como o indivíduo, pertence a diversos textos (meios); caracteriza-se pela interação entre as partes e pelo espaço com n dimensões. Nela, os indivíduos são inseridos em campos sociais distintos como se fossem palavras no

hipertexto. A existência das redes e da sociedade hipertexto, entretanto, gera uma nova forma de segregação de indivíduos que não pertencem a essas redes.

Outra característica da terceira modernidade de Ascher (2010) é a passagem do chamado capitalismo industrial ao capitalismo cognitivo. Essa economia cognitiva é baseada na produção, apropriação, venda e uso de conhecimentos, informações e procedimentos, dando um caráter estratégico da economia.

Percebe-se uma reconfiguração das centralidades, segundo uma nova concepção de logística fundamentada pela tecnologia de informação, comunicação (as TICs) e transportes e através da modificação do território, ocorrida pelas mudanças sociais da contemporaneidade. Nesse momento, Ascher (2010) introduz o seu conceito para a definição de Novo Urbanismo, que seria a atitude da terceira modernidade e sua revolução urbana, fazendo com que surjam novas atitudes diante do futuro, novos projetos, modos de pensar e ações diferenciadas. As inovações tecnológicas, o vídeo, o celular, a internet, os computadores pessoais, a popularização dos automóveis e os Trens de Alta Velocidade (TAV) também alteram a configuração do território e caracterizam a cidade e a sociedade contemporânea.

Uma das características da chamada Terceira Revolução Urbana Moderna, segundo Ascher (2010), é a *Metapolização*. Ela é resultante do processo de globalização que se inicia após o fim da Guerra Fria. As aglomerações urbanas estão cada vez mais competitivas e possuem mercado amplo e diversificado, serviços de alto nível, infraestrutura e boas conexões internacionais. Elas se apoiam nos meios de transportes modernos e na nova tecnologia de informação. Vastas conurbações, extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas caracterizam a Metápolis. Nela, os limites e as diferenças físicas e sociais entre campo e cidade tornam-se cada vez mais tênues e os habitantes que vivem na escala metropolitana se descolam em grandes números de viagens, cotidianamente e cada vez mais longe.

Nesse contexto, as cidades menores e as cidades médias se esforçam em conectar da melhor forma às maiores aglomerações. Outras duas características se destacam nas Metapolização: a homogeneização e a diferenciação. Na primeira, os mesmos atores econômicos estão presentes com as mesmas lógicas em todos os países e cidades e, na segunda, a competição entre as cidades se amplia e aprofunda, gerando diferenciação entre elas. Desenvolve-se uma complexa relação entre o local e o global,

sendo que o processo de globalização estimula o meio local. A diversidade entre os territórios estimula o movimento de pessoas, bens, capitais e informações dentro do ambiente metapolitano.

Para Botelho (2009), o termo metápolis, assim como os termos Cidade Dispersa, Cidade Difusa, *Edge City*, Exópolis, dentre outros, são exemplos de como a literatura especializada no fenômeno urbano tem tratado a questão da dispersão, e essa falta de consenso é visto como resultado do caráter complexo da realidade urbana contemporânea.

Outra característica dessa revolução urbana é a transformação do sistema de mobilidade. A metropolização e a globalização alimentam-se das tecnologias desenvolvidas pelos transportes e comunicações. Entretanto, Ascher (2010) destaca que as TICs não substituem os transportes, já que o presencial, os contatos sociais, a acessibilidade e as possibilidades de encontro são as principais riquezas do urbano.

A individualização da sociedade e as novas formas sociais se desenvolvem nas cidades contemporâneas e valorizam diferenciações e possibilidades de encontro dentro do território urbano. Os espaços urbanos refletem essa característica social, com o destaque do sucesso na sociedade de elementos urbanos, como Ascher (2010) destaca os eventos esportivos e gastronômicos, as salas multiplex e o consumo de eventos que a vida virtual não proporciona, como os comércios de lazer, *showrooms* e feiras.

A terceira revolução urbana não gera, portanto, uma cidade virtual, imóvel e introvertida, mas sim uma cidade que se move e se telecomunica, constituída de novas decisões de deslocamento das pessoas, bens e informações, animada pelos eventos que exigem a copresença e na qual a qualidade dos lugares mobilizará todos os sentidos, inclusive o toque, o gosto e o cheiro (ASCHER, 2010, p.67).

Uma terceira característica é a recomposição social das cidades que ocorre através do controle individual do espaço-tempo. Esse controle ocorre através do uso de tecnologias que possibilitam se deslocar e comunicar de forma mais livre possível. O uso do aparelho celular e do automóvel expressa a exigência de autonomia e velocidade e o destaque para a individualização.

Dessa forma, o desenvolvimento dos meios de transportes e das telecomunicações abre para cada indivíduo equivalências e vínculos diretos entre espaço e tempo. Nesse contexto, as distâncias físicas não se traduzem em tempos fixos,

segundo Ascher (2010), mas mudam conforme os modos de transportes e comunicação. O transporte público também precisa se diversificar em vários modais para possibilitar a individualização das necessidades da sociedade contemporânea.

As consequências dessa revolução urbana destacada por Ascher (2010) é o surgimento de novas formas de segregação social, surgimento dos guetos de pobres (aqueles que também não se conectam às redes criadas). O desenvolvimento dos transportes e a velocidade de deslocamento possibilitam a escolha de localizações residenciais, provocando agrupamentos sociais que ameaçam a coesão social e urbana, como os espaços analisados na região em estudo: os condomínios e loteamentos fechados, o sucesso dos espaços para comércio fechados e criados pelo mercado imobiliário e até mesmo a segregação dos bairros populares, como os enquadrados no PMCMV.

É muito claro na região em estudo a evidenciação do que Sposito (2013) denomina de fragmentação socioespacial, onde novas áreas urbanas que são incorporadas, de forma contínua ou descontínua ao espaço urbano, e onde os ricos e pobres estão próximos geograficamente, mas separados através dos agentes imobiliários por muros e sistemas de segurança, criando portanto novas lógicas na segregação urbana.

Aceitando-se esses elementos como significativos, para se compreender a realidade contemporânea, não apenas nas metrópoles, mas em cidades de diferentes portes e que têm níveis diversos de complexidade na combinação de seus papéis urbanos, pode-se falar de um processo que não é mais apenas de segregação socioespacial, nela incluída as iniciativas de autossegregação. Trata-se do aprofundamento das desigualdades, negando as possibilidades de diálogo entre as diferenças, o que justifica a adoção da noção de fragmentação socioespacial, tanto no que se refere à sua dimensão sociopolítica, como em sua dimensão socioeconômica (SPOSITO, 2013, p. 142).

Veremos em itens a frente as questões do mercado imobiliário mais especificamente.

Essas formas de segregação social podem ser refletidas, portanto, nos espaços arquitetônicos e urbanos observados no Setor Sul da cidade de Uberlândia e no empobrecimento das qualidades de urbanidade que serão tratadas a seguir.

1.5. URBANIDADE -*QUALIDADE*

Definir um conceito de urbanidade é extremamente complexo já que diversos autores discorrem a respeito do mesmo tema. Nesse contexto, para Aguiar (2012), se refere ao modo como os espaços da cidade *acolhem* as pessoas, onde os espaços com urbanidade são espaços hospitalários e o oposto são os espaços inóspitos, de baixa urbanidade. O valor agregado ao conceito de urbanidade está ligado a um:

entendimento de espaço público como *locus* de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos, uma cultura que envolve o convívio com os opositos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo (AGUIAR, 2012, p. 61).

O autor entende o conceito de urbanidade ainda como um caráter do urbano. Portanto, uma qualidade da cidade ou um conjunto de qualidades da cidade, sejam elas boas ou más. Ao mesmo tempo, o termo possui uma referência aplicável aos atributos das pessoas, como cortesia, delicadeza, polidez e civilidade. Essas qualidades presentes em uma pessoa a caracterizam como portadora de urbanidade. Dessa forma, o autor conclui que “falar de urbanidade ao nos referirmos à cidade significa estar falando de uma cidade ou lugar que acolhe ou recebe as pessoas com civilidade, polidez e cortesia” (AGUIAR, 2012, p. 62).

Aguiar (2012) utiliza esse termo justamente no que se refere à cortesia entre pessoas e aplicado aos elementos arquitetônicos como o edifício, as ruas e as cidades. Dessa forma, a urbanidade é reflexo de como se materializam as relações entre as pessoas e o espaço construído. Ele enfatiza ainda que urbanidade não é sinônimo de vitalidade, embora possa incluí-la.

O conceito de urbanidade, para o autor, é inerente à arquitetura do espaço público. Nesse contexto, em cidades pensadas para privilegiar o modo velocidade, estipulado pelo automóvel, e ainda as novas formas urbanas baseadas na segregação social e espacial (como as localizações cada vez mais rodoviárias dos *shoppings centers*, condomínios fechados e centros de negócios), nascem espaços que são hostis ao corpo humano e à própria escala do pedestre, desqualificando o espaço público urbano e gerando ausência ou níveis baixos de urbanidade em nossas cidades. As diversas escalas

do espaço público devem ser consideradas, como o corrimão, a rua, a calçada, os quarteirões ou os bairros.

Cada um desses elementos, vindos de diferentes escalas, tem a sua contribuição à condição de urbanidade à medida que cada um deles tem uma qualidade arquitetônica intrínseca que vem da adequação, melhor ou pior, da sua forma ao corpo, individual e coletivo. Portanto a urbanidade é por definição uma qualidade da forma ou das formas; trata-se de algo essencialmente material, ainda que repercuta diretamente no comportamento e no bem-estar das pessoas no espaço público (AGUIAR, 2012, p. 64).

A importância dada ao estudo da urbanidade nesse trabalho é justificada, portanto, na posição oposta que ela se coloca com relação aos estudos de segregação espacial. Como um fenômeno resultante das relações espaciais estabelecidas e inerentes ao espaço urbano, a urbanidade pode ser medida utilizando-se do contraponto entre as diversas dimensões da cidade e os graus de segregação estabelecidos dentro dela. Portanto, como característica dos espaços públicos e das relações entre as pessoas e esses espaços, quanto mais segregado for o espaço, menor os graus de urbanidade existentes. Por esse conceito, os loteamentos fechados (que são espaços públicos de uso privado) e os *shopping centers* (espaços privados de uso coletivo) não são dotados de urbanidade, devido seu caráter segregatório dentro do espaço urbano, ou possuem, conforme cita Aguiar (2012), uma urbanidade capenga.

Figueiredo (2012) define dois conceitos distintos identificados como urbanidade e desurbanidade. Ele define que urbanidade existe quando:

[...] o ambiente construído e suas estrutura auxiliares, isto é, sistemas de transportes entre outros, permitem ou mesmo potencializam encontros e a copresença entre pessoas de classes ou estilos de vida distintos em espaços legitimamente públicos, dentro de um sistema probabilístico no qual as pessoas, em suas rotinas, tendem a usar ou passar pelos mesmos lugares (FIGUEIREDO, 2012, p.216-7).

Ao contrário, desurbanidade, para o autor, é quando o ambiente construído e as suas estruturas auxiliares impedem ou restringem os encontros, separando as pessoas em espaços privados ou semi-públicos. A urbanidade se apresenta através de processos de negociação e equilíbrio entre as partes constantes do meio urbano e ainda através da coexistência dos diversos atores da cidade.

É através desse contexto de caracterizar a segregação como inibidora dos elevados graus de urbanidade, que a cidade que vivenciamos, pensada para a

priorização dos elementos que facilitam a mobilidade através dos veículos automotores particulares, e particularmente a região Sul de Uberlândia em estudo, observará baixíssimos graus de urbanidade. Aliados ao predomínio do uso de automóveis e à criação de espaços não genuinamente públicos, como o caso dos *shoppings centers*, percebemos na região em estudo baixos graus de urbanidade.

Figueiredo (2012) engloba diversos fatores que compõem o que ele denomina de *manual rápido de destruição de cidades*. O primeiro deles engloba o incentivo ao uso do automóvel particular, que acarreta modificações nas cidades, como alargamento de vias, criação de estacionamentos, que se configuram como verdadeiras barreiras urbanas para a escala do pedestre. As políticas públicas para incentivo ao uso de automóveis são tão fortemente destacadas no país que vimos, desde os Governos de Itamar Franco e FHC, até os governos Lula e Dilma, a redução do IPI para incentivar o consumo e o aquecimento da economia, obviamente sem levar em consideração a qualidade do meio urbano.

Um segundo fator que colabora para a desurbanidade é oferecer um transporte público de baixa qualidade. O transporte público no país, em contrapartida do incentivo ao uso do transporte particular, não conta com investimentos significativos em qualidade por parte do poder público. As políticas públicas não se utilizam do transporte público para integrar os usuários do sistema à vitalidade das ruas e compor ambientes com maior urbanidade.

Outro fator que Figueiredo (2012) destaca é a construção de muros altos, torres e condomínios fechados. Como a urbanidade depende das interfaces diretas entre o público e o privado, facilitando as interações sociais e civilidade, a criação de espaços segregados entre muros, ou tipologias verticais que também segregam as unidades habitacionais através do distanciamento entre a vida pública e a privada, evidenciam ambientes hostis, barreiras urbanas que colaboram com o aumento dos índices de criminalidade e degradação dos espaços públicos (Imagem 14, página 94).

Imagen 14: Região do Loteamento Gávea Sul e os muros do Empreendimento MRV – Uberlândia – MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A.S. Fotografado em 02/04/2015.

A redução da diversidade e da adaptabilidade das edificações é outro fator que Figueiredo (2012) destaca como destruidor das cidades e da urbanidade, já que a urbanidade depende da mistura de usos das edificações e dos espaços públicos. Os empreendimentos de usos homogêneos, como a construções de *shoppings centers* e torres residenciais, por exemplo, de elevada densidade habitacional, mas pouca diversidade de uso, contribuem para a redução da diversidade de usos dos espaços e esvaziamento dos espaços genuinamente públicos. Além disso, esses empreendimentos geralmente são localizados em vias que priorizam o acesso viário através de automóveis particulares e não se adaptam à escala de conforto para caminhada do pedestre. Dessa forma, esses espaços apesar de aglomerarem público no seu interior não detêm urbanidade, já que estas relações não ocorrem em espaço genuinamente público e ainda segregam parte da população.

Figueiredo (2012) finaliza a discussão sobre urbanidade destacando ainda o fator segregação das pessoas e das ideias. A homogeneização dos espaços urbanos, como os bairros dos ricos e os bairros dos pobres, não colabora com a convivência de pessoas de diferentes classes ou estilos de vida, não sendo, portanto, espaços democráticos. Mais uma vez, as políticas públicas do país não contribuem para uma mudança nesse sentido. Um bom exemplo disso, e recente de erros que já foram cometidos anteriormente e continuam a ser utilizados, são os programas habitacionais como o PMCMV que colabora

para a segregação espacial e homogeneização social de bairros através de tipologias arquitetônicas.

A expansão de unidades habitacionais não leva em conta a necessidade de infraestrutura, de equipamentos públicos, de praças ou parques, dentre outras. Esse é um dos aspectos mais profundos do desurbanismo brasileiro, priorizar, em todos os aspectos, o investimento em tudo aquilo que é privado em detrimento do que é público (FIGUEIREDO, 2012, p.228-229).

A urbanidade depende do espaço público e de contribuições de modos ou estilos de vida que utilizam e dependem do espaço urbano, genuinamente público, para se reproduzir, de acordo com o autor.

Outro autor que discorre a respeito dos conceitos de urbanidade é Krafta (2012). Segundo ele, além das relações entre pessoas, encontrada na urbanidade tradicional, cabe examinar justamente a abrangência entre a forma e o espaço urbanos. E, pelo fato de a urbanidade ser interação entre pessoas no espaço urbano, o autor afirma que os lugares densos, como os lugares centrais, teriam mais urbanidade que os subúrbios.

Um ponto comum que podemos estabelecer nos conceitos discutidos acima a respeito da urbanidade é a relação do espaço urbano com o comportamento das pessoas. E essa relação deve ocorrer no espaço público, dessa forma, a tendência atual da segregação em guetos residenciais, profissionais, comerciais e viários não estabelece graus de urbanidade. Dessa forma, parte-se do princípio de que a segregação social ocorrida na região em estudo gera baixa ou completa ausência dela, conforme os conceitos estabelecidos.

A segregação dos espaços intraurbanos de acordo com as classes sociais, conforme ocorre na cidade de Uberlândia, a nova tendência na segregação dessas classes de alta renda em ambientes fortificados por muros e, ainda, o fato dessa população deixar de utilizar os espaços públicos, como o centro comercial tradicional, por exemplo, valorizando os espaços dos *shoppings centers*, que não são públicos, e sim privados de uso público/coletivos, tiraram a prioridade de valorização dos espaços públicos e, em consequência, enfraquecem a urbanidade.

Dessa forma, conforme estabelece Aguiar (2001), a urbanidade é inerente à arquitetura do espaço público em suas diferentes escalas, sendo, portanto, uma qualidade da forma e é essencialmente material e repercutida diretamente no

comportamento e no bem-estar das pessoas ao utilizarem o espaço público. Se não há espaços públicos, socialização e diversidade, não há urbanidade. Assim, o processo de segregação urbana vem em oposição ao de urbanidade.

Deve-se reconhecer a importância da forma e do desenho da cidade na construção de uma relação reconciliatória entre o homem e o espaço urbano.

O urbanismo tem de continuar a interrogar-se sobre como se viverá amanhã na cidade, como enquadrar a vida de uma população crescentemente urbanizada no interior de áreas crescentemente construídas e como recuperar, manter e desenvolver a reconciliação do homem com a cidade e com o espaço urbano. A este conjunto de questões e tantas outras poderá o desenho dar uma resposta determinante com os seus modelos próprios certamente mais capazes de entenderem as necessidades humanas e culturais que os determinantes econômicos e administrativos (LAMAS, 2011, p.538).

Pensar o espaço público, portanto, na escala do desenho e da morfologia urbana, recai na ideia de construir espaços públicos com urbanidade. Os projetos dos espaços são importantes por poderem garantir diversas escalas de urbanidade em nossas cidades.

Entretanto, o que temos observado na região de estudo é a proliferação de espaços privados, em contraponto aos espaços públicos. Os espaços públicos têm se resumido ao espaço da rua, e a rua é apropriada pelo automóvel e não pelo pedestre.

No próximo item, vamos analisar os principais empreendimentos que destacamos no setor em estudo, como os *shoppings centers*, os loteamentos fechados e condomínios, centros empresariais e empreendimentos do PMCMV quanto a sua localização no espaço intraurbano. Coerente, portanto, é a atuação do mercado imobiliário na criação dessas localizações e até mesmo do conceito de lugar.

1.6. LOCALIZAÇÃO E MERCADO IMOBILIÁRIO –LUGAR

Verifica-se que nesse contexto proliferam os *shoppings centers* localizados em importantes entroncamentos viários, grandes hipermercados em vias de importância arterial e estacionamentos para comportarem novos veículos nas cidades. As recentes políticas do próprio governo federal em incentivar a aquisição de veículos particulares contribuem para a proliferação do número de automóveis nas ruas, elevando os congestionamentos e acidentes de trânsito nas cidades brasileiras.

O capital imobiliário acompanha esse movimento com a oferta dos condomínios fechados e shopping centers no entroncamento de avenidas e rodovias. A segregação e a fragmentação aumentam enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre, do pequeno comércio, apesar do alerta feito por Jane Jacobs ainda na década de 1960. (...) A extensão da ocupação do solo urbano por novos condomínios e shopping centers e a expansão por recuperação de áreas degradadas (com a conhecida ‘gentrificação’) é uma determinação ilimitada do mercado imobiliário (MARICATO, 2011, p. 173-4).

A Avenida Nicomedes Alves dos Santos e a Avenida dos Vinhedos concentram, no setor sul da cidade, os centros comerciais e empresariais que atendem a classe de maior poder aquisitivo da cidade. Essas vias são caracterizadas principalmente pelo trânsito de veículos particulares e poucas linhas de transporte coletivo. As vias são de uso predominante dos veículos, observa-se claramente a ausência de calçadas de pedestres em grande parte dessas vias ou praças. Ou seja, completa ausência de espaços que possam contribuir para um grau de urbanidade de qualidade.

Configura-se nessa região (incluindo a Avenida Rondon Pacheco) o que afirma Vargas & Araújo (2014) que as localizações são produzidas pela incorporação de capital e trabalho e que a boa localização só pode ser produzida através de investimentos em infraestrutura.

Portanto, a valorização da região da Avenida Rondon Pacheco e mais recentemente as Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e Vinhedos passa a contar com as melhores localizações da cidade, incorporando a melhoria no acesso e nos meios de transporte. O fator localização, ainda de acordo com as autoras deve levar em consideração a acessibilidade, os custos de deslocamento e a proximidade de serviços. E esses três pontos, são observados claramente na região da avenida.

A segregação social das camadas de mais alta renda facilita a localização desses empreendimentos na cidade. Portanto, proliferam no setor sul os *shopping centers*, caso do Uberlândia *Shopping*, localizado no cruzamento das Avenidas Paulo Gracindo e Lidormira Borges do Nascimento, que dá continuidade à Avenida Nicomedes Alves dos Santos, e onde se localiza o *shopping Altamira Village*, o Centro Empresarial Gávea *Business* e o WBC – *World Business Center*, a concessionária de veículos *Eurobike*, o Centro Empresarial Gávea *Office* (Imagem15, página 98), na Avenida dos Vinhedos, dentre outros.

Através do *shopping center*, o promotor imobiliário produz e põe à venda, em poucos anos, “pontos” que o comércio tradicional levaria décadas para produzir com as aglomerações tradicionais de comércio e serviços. (...) Quanto mais desiguais o espaço urbano e a distribuição territorial da renda, como nas metrópoles brasileiras, menos difícil a escolha dos “pontos”. O espaço urbano desigual leva então a uma desigual distribuição dos *shoppings* (como aliás, do comércio e serviços em geral), que apresentam alta incidência nas Áreas de Grande Concentração das Camadas de Alta Renda (VILLAÇA, 2001, p. 304).

Imagen15: Empreendimento Gávea Business na Avenida Nicomedes Alves dos Santos.



Fonte: <http://www.gaveabusiness.com.br/#imagens.html>. Acessado em 15/03/2015.

Observa-se a multiplicação do comércio e serviços na região, e essa tendência é de crescimento, visto o aumento, a cada dia, da presença das camadas de média e alta renda no local, confirmado pelos lançamentos imobiliários destinados a estas classes, incluindo, agora, construções verticais. Esses empreendimentos causam uma desestruturação geral no espaço intraurbano de toda a cidade. Uma tendência será uma possível reestruturação do centro tradicional da cidade, uma vez que estas classes estarão cada vez mais confinadas no setor sul e usufruindo de seu comércio, serviços e equipamentos.

A concentração desses comércios e serviços nesta região não contribui para a melhoria da urbanidade. Pelo contrário, esses espaços não são públicos e, de acordo com os conceitos de urbanidade de Douglas Aguiar (2012), não há urbanidade nos espaços privados e o mesmo ocorre com os loteamentos fechados.

Vale discorrer dessa nomenclatura e da questão da legalidade dos empreendimentos denominados loteamentos fechados. A legislação brasileira não prevê

a existência desses empreendimentos. Eles possuem no seu interior espaços que são públicos, como as suas ruas e calçadas e até mesmo áreas de recreação. A própria legislação municipal, através da Lei Complementar 523/2011, prevê para os loteamentos fechados que 20% da área será destinada ao sistema viário público, 2% para Área de Recreação Pública interna ao loteamento e 3% para Área de Recreação Pública externa ao loteamento. Isso seria inconstitucional, considerando o direito de ir e vir garantido pela Constituição Brasileira, de toda população. Entretanto, esses espaços públicos internos aos loteamentos fechados configuram-se como de uso privativo dos moradores. A justificativa para burlar a lei e permitir o fechamento desses loteamentos é considerá-los como loteamentos fechados de acesso controlado, onde, por motivos geralmente atribuídos à segurança, os acessos são controlados, mas não proibidos ao interior desses loteamentos. Entretanto, não funciona dessa forma na prática.

“Loteamento fechado” é loteamento (e não condomínio). Logo, enquanto “loteamento”, é juridicamente estruturado no regramento do parcelamento do solo urbano, sob a incidência da lei 6766/1979 e, daí, inconfundível com “condomínio edilício” (ainda que “deitado” ou de “casas”), cujo molde jurídico é distinto.

O que distingue o loteamento comum (aberto) é a peculiaridade de seu perímetro – cercado ou murado – e do acesso ao núcleo urbanístico – controlado -, pois é concebido no esforço de potencializar segurança e qualidade de vida.

São legais, em nosso ver, quando aprovados, em conformidade com a legislação municipal urbanística, e não houver impedimento, mas apenas controle de acesso. [...]

Não se ignora, por outro lado, que as vias de circulação, praças e espaços livres são de domínio do Município, nem se nega o direito constitucional à liberdade de locomoção de qualquer um do povo (AMADEI, 2012, p. 16-7).

Como na prática não se pode considerar que os espaços internos aos loteamentos fechados sejam públicos, apesar de sua conformação legal, o seu uso restrito a um pequeno grupo dentro da sociedade, no caso os moradores, não se pode afirmar que, apesar de toda configuração de desenho urbano e qualidade paisagística existentes nesses espaços, exista urbanidade dentro dos muros dos loteamentos fechados (Imagem 16, página 100).

Imagen 16: Vista do Loteamento Gávea Paradiso a partir da Avenida dos Vinhedos – Uberlândia MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A.S. Fotografado em 13/06/2015.

O mercado imobiliário criou uma ideologia vinculada à ideia de se habitar a *zona sul* dotada de segurança, infraestrutura e lazer. Morar nesse setor é vinculado no mercado imobiliário como uma questão de *status*. O mercado vende empreendimentos com “área de lazer completa” e segurança. Essa ideia, vendida tanto para os loteamentos fechados, quanto para os condomínios, é mais um incentivo para que a população se confine dentro dos loteamentos e contribui para a segregação das pessoas no seu interior, ocasionando o abandono dos espaços públicos. A própria população não reivindica melhoria nos espaços públicos e se confina cada vez mais aos espaços protegidos e projetados para essas classes sociais.

Essa região da cidade incorpora o que Vargas & Araújo (2014) distingue em atributos de localização para o uso residencial. Esses atributos são a qualidade ambiental e a vizinhança, a acessibilidade através do sistema viário e de transportes, a demanda de comércio e serviços, o investimento em infraestrutura urbana, os aspectos sócio-econômicos, além do atributo imaginário do *status* de viver na região sul da cidade.

Por outro lado, as classes sociais de renda baixa que não têm acesso a esses empreendimentos dotados de áreas de lazer e segurança, também não têm acesso a espaços públicos que possam suprimir essa necessidade, ausentes em seus bairros habitacionais. Os espaços públicos estão, dessa forma, completamente desvalorizados e abandonados. Para Ascher (2010, p. 74), “essas tendências à fragmentação social e ao fechamento espacial se somam à tentação de ruptura do pacto social e dos vínculos de solidariedade local e nacional”.

Os conflitos de classe aumentam e as classes sociais de alta renda se sentem menos responsáveis no seu papel de colaboração social, já que seus bairros são por elas considerados autossuficientes. Paga-se pelo lazer, pela segurança e pela infraestrutura urbana que o Estado não fornece, e as classes menos favorecidas continuam alheias a essa infraestrutura.

Cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (SANTOS, 1987, p. 75).

Podemos perceber que a questão imobiliária observada na região em estudo é uma consequência histórica do próprio desenvolvimento do espaço intraurbano da cidade de Uberlândia. O fator localização, aliado à especulação imobiliária, permitiu espaços vazios.

Notamos nos espaços urbanos da região em estudo uma completa ausência ou despreocupação com a qualidade arquitetônica e seu reflexo no empobrecimento da urbanidade e ampliação dos conflitos sociais.

Os edifícios ampliam a esfera pública de várias formas: eles conformam a silhueta da massa edificada, marcam a cidade, conduzem a exploração do olhar, valorizam o cruzamento das ruas, Mas mesmo no nível mais simples, a forma como os detalhes do edifício (piso, corrimãos, meio-fio, esculturas, equipamento urbano ou sinalização) se relacionam com a escala humana, ou com o tato, tem um importante impacto no cenário urbano. O menor detalhe tem efeito crucial na totalidade. Qualquer edifício que busque alcançar a beleza – ou seja, que queira transcender o cotidiano e elevar o espírito daqueles que o utilizam – deve considerar essas questões (ROGERS, 2012, p. 71).

As relações entre as diversas escalas da arquitetura com o espaço público e o usuário contribuem para a construção de um caráter à cidade que somado ao conjunto de qualidades atribuem urbanidade a esse lugar. A capacidade desse local em receber a total variedade de cidadãos de uma cidade com civilidade, polidez e cortesia gera urbanidade. Portanto, falar em espaços urbanos que segregam, muram, discriminam e hierarquizam, não é falar de espaços públicos com urbanidade.

Neste sentido, as escalas da cidade devem ser observadas no estabelecimento de diretrizes de desenho urbano para constituir a noção de inserção dos bairros com seu entorno e seu território. Os espaços planejados devem reconhecer o contexto dentro das múltiplas escalas urbanas.

Na contrapartida analisada ao longo desse texto, o que pode ser observado é que a expansão da região estudada é moldada em um processo de segregação social. O resultado desse processo é notado atualmente no estabelecimento de bairros fechados, *shoppings centers*, empreendimentos empresariais, dentre outros, que contribuem para um empobrecimento da urbanidade do setor.

No centro dessa discussão a respeito da segregação social e da urbanidade no setor sul da cidade de Uberlândia, sobressai a importância dos espaços públicos para contribuir com a coesão social e criação de espaços seguros e não excludentes, em todas as suas escalas. Esses fatores são essenciais para contribuírem na coesão e integração social.

Qualquer melhoria na qualidade da urbanidade e na diminuição da segregação social das cidades tem que passar pelo projeto dos espaços públicos de qualidade. A esfera governamental deve se comprometer em zelar pelos interesses que privilegiam esses lugares em detrimento aos espaços não públicos, e os arquitetos e urbanistas no seu papel de desenhar e planejar as cidades e os espaços que permitam a socialização e a mobilidade, levando em conta a interdisciplinaridade, o contexto regional, as diferenças sociais, a fim de minimizar a segregação e contribuir para a consequente melhoria qualitativa da urbanidade dos espaços estudados.

A seguir, iniciaremos o Segundo Capítulo que abordará os agentes construtores da cidade contemporânea e uma análise morfológica de alguns empreendimentos previamente selecionados.

CAPÍTULO 2 - *CONSTRUIR A CIDADE*

A população de Melânia se renova: os diálogos morrem um após o outro, entretanto nascem aqueles que assumirão os seus lugares no diálogo, uns num papel, uns em outro. Quando alguém muda de papel ou abandona a praça para sempre ou entra nela pela primeira vez, verificam-se mudanças em cadeia, até que todos os papéis sejam novamente distribuídos; mas enquanto isso ao velho irado continua a retorquir a camareira espirituosa, o usurário não para de perseguir o jovem deserdado, a nutriz de consolar a enteada, apesar de que nenhum deles conserva os olhos e a voz da cena precedente (CALVINO, 2014, p. 76).

Retornando ao que discorremos no início do primeiro Capítulo dessa dissertação, quando tratamos da teoria da complexidade e a sua relação com a cidade contemporânea, acentuou-se que se deve considerar na análise e compreensão da cidade contemporânea uma estrutura complexa, cujos agentes internos ou externos e sua multidisciplinaridade, diversidade e fragmentação, ao mesmo tempo unidos pela totalidade, composto pelo espaço urbano contemporâneo, compõem e interagem na construção da cidade.

Pensando a cidade de forma complexa como foi tratado no primeiro Capítulo, compreendendo o processo histórico envolvendo a cidade na contemporaneidade, trataremos agora dos agentes social, político e econômicos na qual a cidade contemporânea se baseia, a fim de complementar o pensamento sobre o tema e compreender como a cidade é construída.

A complexidade das forças atuantes na cidade já não são mais engessadas, conforme já descrito. Por esse motivo, faz-se necessário compreender que o sistema complexo de pensamento reflete melhor o processo de pensamento da cidade e consequentemente sua construção, conforme trataremos nesse segundo capítulo. E é dessa forma que estabelecem condições de perceber como esse sistema complexo de atuação de forças se refletirá na forma como vivemos na cidade, já no terceiro capítulo.

Vamos a seguir, delimitar quais são essas forças e como esses agentes construtores do espaço urbano contribuem para a forma e qualidade urbana, analisando morfologicamente alguns empreendimentos selecionados para se compreender a cidade que construímos.

2.1. AGENTES PÚBLICOS, PRIVADOS E MOVIMENTOS SOCIAIS

A história da urbanização das cidades se confunde com a própria evolução do capitalismo consolidado desde a Revolução Industrial, ainda no século XIX. De acordo com Sposito (1994), fala-se no espaço como concretização/materialização do modo de produção determinante, no caso o capitalista, e a cidade como uma manifestação desta concretização. Apesar das particularidades do processo de urbanização ocorrido no Brasil, principalmente a partir do século XX, como já demonstrado anteriormente, em

linhas gerais podemos observar três agentes principais explicitados na construção de nossas cidades.

O primeiro agente seria o **Agente Público**, representado pelas diversas esferas do poder municipal, estadual e ainda federal. Esse agente se manifesta na regulamentação dos processos de aprovação de parcelamento do solo e de construção, através da criação das leis que dispõem as diversas esferas da regulamentação dos processos de parcelamento. O Poder Público ainda se manifesta no processo de construção das cidades, através dos investimentos públicos em obras e serviços como abertura de vias, construção de equipamentos sociais como escolas, universidades, financiamento público através de parcerias público-privadas e ainda habitação popular.

Outro importante agente é o **Agente Privado** que tem cada vez mais conseguido espaço na construção das cidades contemporâneas, através de investimentos principalmente através do mercado imobiliário e ainda das parcerias público-privadas. O neoliberalismo consiste num conjunto de ideias políticas e econômicas capitalistas que defendem a não participação do estado na economia, onde deve haver total liberdade de comércio, para garantir o crescimento econômico e o desenvolvimento social de um país. Os autores neoliberais afirmam que o Estado é o principal responsável por anomalias no funcionamento do mercado livre, porque o seu grande tamanho e atividade constrangem os agentes econômicos privados. Neste contexto, observamos o papel do Estado cada vez menos importante enquanto o papel do capital econômico, assumindo espaço antes de responsabilidade do Estado, na construção das nossas cidades e a atuação mais clara e incisa do mercado imobiliário e das grandes corporações, através do chamado urbanismo corporativo, no qual são implementados no país, de acordo com Fernandes (2013), empreendimentos cada vez maiores em escala e com grande impacto nos territórios.

Outro agente importante na construção da cidade contemporânea têm sido os **Movimentos Sociais**. A importância da função social da propriedade urbana, de acordo com Vargas (2015), não se justifica apenas no fato de 80% da população viver nas cidades. As cidades têm visto também o aumento de conflitos envolvendo apropriação do território, precarização da habitação e atuação dos movimentos sociais urbanos nas cidades brasileiras atualmente, interferindo no cotidiano dos seus cidadãos. A ação desses movimentos na construção da cidade é essencial e, no caso em estudo, o crescimento das cidades e o déficit habitacional contribuem para que se constituam

formas de parcelamento irregulares do solo urbano, como é o caso da ocupação da Fazenda do Glória, no Setor Sul de Uberlândia.

Nos tópicos a seguir vamos tratar de como o agente público se manifesta na construção da cidade através da legislação e do processo de parcelamento do solo e, ainda, a forte atuação do Estado na promoção da moradia popular. Será tratado ainda da importância do comércio e do *Shopping Center*, como agente privado na construção das localizações e o investimento em infraestrutura urbana. Em seguida será tratado a atuação dos movimentos sociais, no caso específico da construção da cidade através das ocupações irregulares, e como exemplo será utilizado o caso da Fazenda do Glória, de propriedade da Universidade Federal de Uberlândia.

2.1.1. A LEGISLAÇÃO E O PROCESSO DE PARCELAMENTO DO SOLO

O marco na legislação nacional que dispõe sobre o parcelamento do solo das cidades brasileiras é a Lei Federal 6.766 de 19 de Dezembro de 1979, que completou recentemente 36 anos. Até aquela data, os loteamentos não tinham uma legislação efetiva que regulamentasse sua implantação, contribuindo para um processo de desordenamento nos processos de parcelamento do solo no país.

De acordo com Villaça (2010, p. 171-2):

O Estado brasileiro tem atuado sobre as cidades, enquanto organismos físicos, de várias maneiras: tem instalado redes de abastecimento de água e de coleta de esgotos, tem construído avenidas, parques e casas populares; tem regulamentado a delimitação de zonas urbanas, a abertura de loteamentos e a construção de edifícios pela iniciativa privada; tem oferecido ou regulado a oferta de transporte urbano etc.

A partir de então, a Lei 6.766/1979 dispõe que o processo de parcelamento do solo deve ser efetivado através de duas formas possíveis, os desmembramentos e os loteamentos. A primeira, através da subdivisão de uma gleba em parcelas menores, sem abertura de sistema viário, aproveitando as vias já existentes e a segunda forma, através da subdivisão da gleba em lotes, obedecendo a um zoneamento específico, de acordo com regulamentações dispostas por leis municipais, com abertura de novo sistema viário.

Os processos de parcelamento do solo, a partir de então, deveriam ser constituídos por infraestrutura urbana, tais como escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação.

As diretrizes para loteamento das áreas ainda não parceladas deverão ser emitidas pelo poder público municipal (ou distrital, no caso do Distrito Federal). No caso do município de Uberlândia, a Lei Complementar 523 de 07 de Abril de 2011 dispõe sobre o parcelamento do solo do município de Uberlândia e seus distritos.

Outras leis municipais são observadas no processo de aprovação do Parcelamento do Solo, como a Lei Complementar 525/2011, que dispõe sobre o Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo, a Lei Complementar 10.686/2010, que dispõe sobre o Sistema Viário Municipal, e a Lei 529/2011, que regulamenta os instrumentos de política urbana.

Dessa forma, o processo de aprovação dos loteamentos na cidade de Uberlândia deve obedecer ao disposto nas legislações acima. Em complemento, devemos considerar a existência de um Plano Diretor, atualmente estabelecido pela Lei Complementar 432 de 19 de Outubro de 2006, fundamentado na Constituição Federal e na Lei 10.257 de 10 de Julho de 2001 (Estatuto da Cidade), na Constituição Estadual e na Lei Orgânica do Município de Uberlândia (Junho/1990).

O Plano Diretor de 2006⁵ estabeleceu a revisão das Leis Complementares Municipais, no caso a Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, Lei de Parcelamento do Solo, Lei do Sistema Viário e Lei do Meio Ambiente, as quais entre 2010 e 2011 foram dispostas nas formas das Leis Complementares discriminadas acima. A legislação municipal estabelece que o Plano Diretor Municipal deva ser revisto a cada dez anos, ou seja, esse plano deverá ser revisto até o ano de 2016.

A Lei Complementar 523/2011 detalha o processo de aprovação de parcelamento do solo na cidade de Uberlândia, em acordo com a Lei Federal 6766/1979. Dessa forma, a primeira fase do processo é a solicitação, por parte do empreendedor, de um Estudo de Viabilidade Técnica que será emitido pela PMU, através da SEPLAN.

⁵ Após a Constituição de 1988, foi elaborado o Plano Diretor aprovado em 1994 e em 2006 foi aprovado o Plano Diretor vigente.

Para emissão desse estudo, que terá validade de 120 dias, o empreendedor deve submeter a matrícula atualizada do imóvel, a documentação pessoal necessária, em acordo com a lei, levantamento planialtimétrico e Anotação de Responsabilidade Técnica, à SEPLAN. Esta secretaria solicitará dos órgãos municipais participantes do processo de parcelamento pareceres quanto à viabilidade de implantação do referido empreendimento na área apresentada.

Os órgãos participantes desse processo são a Secretaria Municipal de Obras, que oferece pareceres quanto à drenagem pluvial, pavimentação e sarjetas, a Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, que fornece pareceres quanto à iluminação pública e disposição do lixo, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e o Departamento Municipal de Água e Esgoto.

Ainda de acordo com a Lei Complementar 523/2011, a segunda etapa do processo de aprovação de Parcelamento do Solo é a emissão de Diretrizes para Loteamento. Os mesmos órgãos participantes da emissão da Viabilidade Técnica são responsáveis por fornecer as Diretrizes necessárias para elaboração dos projetos de infraestrutura urbana e condicionantes ambientais para aprovação do referido loteamento.

Geralmente, os projetos exigidos para aprovação do processo de Parcelamento do Solo, na modalidade de Loteamento, são: o Projeto Urbanístico, Projeto de Drenagem Pluvial, Projeto de Água Potável e Esgotamento Sanitário, Projeto de Pavimentação e Sarjetas, Projeto de Iluminação Pública, Plano de Gestão de Resíduos Sólidos (PGRS) e da Construção Civil (PGRCC), Relatório de Controle Ambiental (RCA) e Plano de Controle Ambiental (PCA) e, ainda, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

A Lei Complementar 523/2011 exige que toda infraestrutura necessária para implantação do loteamento deverá ser executada a custo do empreendedor e que as garantias para a sua execução deverão ser dadas em acordo com a referida lei municipal.

Após a aprovação dos projetos complementares de infraestrutura e condicionantes ambientais, o empreendedor deve proceder ao registro do loteamento em cartório e terá o prazo de dois anos, de acordo com a Lei Municipal, para executar a infraestrutura, prorrogável por mais dois anos, estabelecidos pela Lei Federal 6766/1979.

Ainda de acordo com a referida legislação de parcelamento do solo, o empreendimento deverá reservar ao município 17% de áreas públicas, divididas da seguinte forma: 5% destinadas a Área de Recreação Pública, que poderá ser de uso contemplativo, ou para instalação de equipamentos sociais de recreação, estabelecidos de acordo com a Lei 525/2011 (Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo); 5% para a Área Institucional, para implantação de equipamentos sociais como escolas, postos de saúde, hospitais, dentre outros, também estabelecidos pela Lei 525/2011 e, ainda, 7% para a Área Dominial.

A Área Dominial, de acordo com o Artigo 4º da Lei Complementar 523/2011, é definida como a área de propriedade do Poder Público Municipal não afetada a um uso específico. Desta forma, essa área pública pode ter a destinação que o município pretender, podendo ser utilizada como moeda de troca ou para instalação de equipamentos. Atualmente, o município tem selecionado Áreas Dominiais na cidade para implantação de habitação de interesse social, enquadrados no programa do PMCMV.

A Lei Complementar 10.384 de 17 de Dezembro de 2009 autoriza a antecipação de áreas públicas para implantação de trecho de ligação das Avenidas Vinhedos, Rafael Marinho Neto, Padre Manoel da Costa e Avenida Carlito Cordeiro, visualizando a ligação dessa região do Setor Sul com o Setor Leste, em direção à Avenida João Naves de Ávila.

A Lei Complementar 10.181 de 19 de Junho de 2009 autoriza a antecipação de áreas públicas para fins de implantação e pavimentação do Anel Viário de Uberlândia, contorno norte e complemento do contorno leste. As duas leis contribuem para o parcelamento do solo no Setor Sul, utilizando-se dos créditos definidos por essas leis e a consequente ausência de doação de áreas públicas nos parcelamentos do solo na região, acarretando loteamentos completamente sem doação de áreas, tanto para Recreação Pública quanto Institucionais ou Dominiais.

O impacto negativo dessa forma de antecipação de área pública em loteamentos na cidade de Uberlândia acarretou em uma ação da Promotoria Pública Estadual em recomendando que a PMU não aceitasse mais antecipações de área pública para quaisquer fins. Entretanto, as antecipações já realizadas têm desprovido diversos empreendimentos no Setor Sul de doação de áreas públicas no local, diminuindo a disponibilidade dessas áreas na região.

A Lei Complementar 523/2011 (Parcelamento do Solo) estabelece ainda algumas modalidades de parcelamento do solo, as quais vamos resumir a seguir:

O **Desmembramento** (e Remanejamento), conforme a Lei 6766/1979 estabelece, é a subdivisão de área não parcelada, em glebas ou lotes menores, com aproveitamento de sistema viário existente. Através da definição de gleba e lote, no qual a primeira é uma porção de terra que não sofreu parcelamento e não existe infraestrutura implantada e o segundo, lote, trata-se de área parcelada e dotada de infraestrutura, o desmembramento pode gerar tanto outras glebas quanto lotes já dotados de infraestrutura. A lei estabelece ainda que o desmembramento de áreas que resultem menos de 50.000 metros quadrados deve proceder a doação das áreas públicas determinadas por lei. Remanejamento é a subdivisão de área já parcelada, havendo abertura de vias públicas, ou seja, uma quadra ou lotes podem ser remanejados criando vias públicas e novos lotes através do processo de Remanejamento.

O **Loteamento Convencional** é a subdivisão de área ainda não parcelada, em lotes, vias públicas, áreas institucionais, dominiais e de recreação pública. Já o **Loteamento Fechado Habitacional** é a subdivisão de área ainda não parcelada, em lotes, vias públicas, áreas institucionais, dominiais e de recreação, com utilização privativa das áreas de recreação pública e das vias públicas internas.

Quanto a nomenclatura e legalidade do Loteamento Fechado, esclarecemos no primeiro Capítulo dessa dissertação (p. 96-97) as diferenças entre o empreendimento fechado e o Loteamento Convencional.

Outra forma de parcelamento do solo estabelecida pela lei é o **Condomínio Urbanístico** que é definido como a divisão de imóvel, determinado por uma área não parcelada, em unidades autônomas, destinadas à edificação, às quais correspondem frações ideais das áreas de uso comum dos condôminos, admitida a abertura de vias de domínio privado e vedada a de vias públicas internamente ao seu perímetro. Dois exemplos dessa modalidade de parcelamento no Setor Sul é o Condomínio The Palms, ao lado do Centro Universitário do Triângulo (UNITRI) e o Condomínio Manhattan, também no Setor Sul de Uberlândia. Os demais condomínios da região, principalmente da empresa MRV, e as áreas onde foram implantados passaram primeiramente por um processo de parcelamento do solo, originando um loteamento convencional e posteriormente houve a aprovação dos condomínios nos lotes originados nesses parcelamentos.

O **Reloteamento** é a redefinição do projeto de parcelamento de área já loteada, não implantado, parcialmente ou totalmente implantado, envolvendo remanejo de área, arruamento, desmembramento e unificação de área, com transformação de uso. É o caso dos Reloteamentos de Chácaras e Sítios de Recreio, onde uma chácara passa a dar lugar a um loteamento convencional, mudando o uso de chácaras para implantação de empreendimentos habitacionais multifamiliares. Esse caso de parcelamento ainda não ocorre no Setor Sul da cidade, já que o único setor de chácaras existente na região são as Chácaras Ibirapuã, junto ao Rio Uberabinha. Entretanto, no Setor Oeste, nos bairros de chácara denominados Tubalina e Jardim Holanda têm ocorrido diversos reloteamentos através da implantação de empreendimentos principalmente multifamiliares verticais, aumentando o adensamento daqueles bairros. Esse adensamento ocorre devido ao fato de que as chácaras de 5.000 metros quadrados, com previsão de no máximo duas residências unifamiliares por chácara, após passarem pelo processo de reloteamento recebem habitação multifamiliar vertical, em alguns casos com até cerca de 400 unidades habitacionais por lote criado.

Existe ainda a modalidade denominada **Loteamento Empresarial** que são os parcelamentos do solo destinados ao uso predominantemente comercial, de serviços e industriais, sendo vedado o uso habitacional, podendo ser convencional ou fechado, prevendo lotes mínimos de 1.000 metros quadrados. Não existem parcelamentos dessa natureza no Setor Sul da cidade, com exceção do Polo Tecnológico, enquadrado como Loteamento Empresarial Fechado, que será mencionado a seguir.

A última modalidade que também é considerada parcelamento do solo pela Lei 523/2011 é a **Implantação de Indústrias, de Empresas Comerciais, de Prestação de Serviços e de Equipamentos Sociais e Comunitários**. Essa modalidade ocorre em áreas não parceladas e não são passíveis de doação de áreas públicas. Empreendimentos no setor sul como a implantação do Uberlândia Shopping, da UNITRI, da Universidade de Uberaba (UNIUBE) e da Faculdade Pitágoras passaram por esse processo de parcelamento. Apesar de não ocorrer abertura de vias ou doação de áreas públicas, esses empreendimentos devem executar a custo do empreendedor toda infraestrutura necessária para implantação do equipamento, de acordo com diretrizes emitidas em Estudo Técnico pela SEPLAN.

A participação do Poder Público na construção das nossas cidades tem sido cada vez mais restrita. O que notamos claramente no processo de construção do Setor Sul da

cidade de Uberlândia é a participação de forma efetiva da iniciativa privada nos processos de parcelamento do solo. O Poder Público restringe sua participação apenas no processo de aprovação desses empreendimentos e ainda, posteriormente, na construção de equipamentos comunitários nas áreas públicas, como as escolas, postos de saúde, creches etc, e a sua manutenção.

Os empreendedores não são obrigados a construir os equipamentos públicos necessários para o adensamento populacional. Uma exceção foi a construção por parte da empresa MRV Participações e Empreendimentos LTDA de um equipamento público de educação infantil para crianças de zero a cinco anos, localizado no Bairro Jardim das Palmeiras II.

Segundo Corrêa (2013), os múltiplos papéis do Estado incluem, além de estabelecer o marco jurídico de produção e uso do espaço (as leis, regras, normas e posturas), a taxação da propriedade fundiária, as edificações, o uso da terra e as atividades produtivas; viabilizar as condições de produção para outros agentes sociais, como vias de tráfego, sistemas de energia e demais infraestruturas; controlar o mercado fundiário, utilizando-se de suas propriedades para permutas com outros agentes; tornar-se produtor imobiliário, direcionando imóveis residenciais para determinados grupos sociais; tornar-se produtor industrial através da interferência na produção do espaço por meio da implantação de unidades fabris e dos seus impactos.

O único loteamento no Setor Sul da cidade, realizado pelo Poder Público, já aprovado e ainda não implantado, enquadrado como Loteamento Empresarial Fechado, é o Polo Tecnológico da cidade. Esse empreendimento será executado em uma área total de 152.845,00 metros quadrados, próximo à margem direita do Rio Uberabinha e abrigará empresas de tecnologia, criação e desenvolvimento de software, com foco em pesquisa, desenvolvimento tecnológico e capacitação de recursos humanos para atender ao mercado de tecnologia e inovação. O complexo terá 94 mil metros quadrados destinados à instalação de empresas e 58 mil metros quadrados de área de preservação ambiental, de acordo com projeto aprovado pela SEPLAN em 2012.

A seguir trataremos da importância dos investimentos comerciais e de serviços e sua concentração no Setor Sul, explicitado pelo valor financeiro investido na região, sem precedente em qualquer outro setor da cidade.

2.1.2. O COMÉRCIO E O *SHOPPING CENTER*

A região delimitada no Setor Sul de Uberlândia pelo eixo das Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e Avenida dos Vinhedos, nos últimos anos, obteve grande valorização imobiliária e concentra investimentos públicos e privados na construção de residências enquadradas no PMCMV (o caso do Shopping Park e dos condomínios da construtora MRV) e nos empreendimentos denominados de loteamentos fechados que tem sua localização na cidade concentrada nessa região, conforme já observado no primeiro capítulo dessa dissertação. Para acompanhar a localização dos empreendimentos tratados neste Capítulo, verificar a Figura 4: Setor Sul – Detalhes, página 119.

Até mesmo o mito de viver na “*zona sul*” da cidade contribui para a valorização imobiliária dessa região, juntamente com os investimentos públicos e privados observados. A construção da ponte que interliga os Bairros Cidade Jardim, Jardins Barcelona e Roma à Avenida dos Vinhedos ocorreu através de investimentos privados, no processo de antecipação de área pública, conforme já descrito anteriormente.

A duplicação da Avenida Lidormira Borges do Nascimento, que permite melhoria do acesso ao Bairro Shopping Park e outras regiões do Setor Sul, o Polo Tecnológico, as diversas faculdades, como a UNITRI, UNIUBE, Faculdade Politécnica de Uberlândia (FPU) e a Faculdade Pitágoras, a construção do corredor de BRT na Avenida Nicomedes, ainda em fase de licitação; todos esses investimentos de grande porte caracterizam a região como atrativa desses recursos financeiros e contribuem para a valorização imobiliária do Setor Sul.

Nessa perspectiva quanto à importância da localização, Villaça (2001) observa que há ofertas de habitação e escritórios no espaço urbano, mesmo de imóveis com a mesma característica, com valor diferenciado dependendo de sua localização. O preço da terra decorre de dois componentes, um advém do seu preço de produção e outro é o preço de monopólio. E a estrutura espacial decorre das transformações em seus atributos, valores e preços, usos e acessibilidade.

A concentração desses investimentos privados na região em estudo será destacada a seguir, através da descrição de alguns empreendimentos realizados no Setor Sul, mais especificamente na região próxima aos eixos das Avenidas Nicomedes Alves

dos Santos e Avenida Vinhedos, pelo motivo de essa área concentrar grande parte dos investimentos privados no setor, principalmente tratando-se da área comercial.

O Uberlândia Shopping (Imagem 17) foi inaugurado no Setor Sul de Uberlândia em 28 de Março de 2012, na Avenida Paulo Gracindo, próximo à confluência das Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e Vinhedos. O empreendimento obteve investimentos da empresa portuguesa Sonae que também construiu outros *shopping centers* no Brasil, nos estados de Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Goiás, Amazonas e no Distrito Federal. O empreendimento na cidade de Uberlândia possui cerca de 45 mil metros quadrados de área bruta locável, compreendidos em mais de 200 lojas, e 2.400 vagas de estacionamento, além de um bicicletário. O investimento para construção do shopping foi de aproximadamente R\$ 163,1 milhões⁶ e gerou cerca de 700 vagas de trabalho durante a fase de obras, com previsão de empregar cerca de 2.000 pessoas. Durante o início do ano de 2015, o empreendimento já está anunciando a sua primeira expansão, através da construção de novas lojas âncoras, a Riachuelo e a C&A devem ser inauguradas em breve, de acordo com anúncios do *shopping*.

Imagen 17: Uberlândia Shopping – Uberlândia – MG.



Fonte: <http://www.uberlandiashopping.com.br/o-shopping/>

Acessado em 06/07/2015

⁶ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/2015 corresponde a US\$ 60,63 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

De acordo com o site de notícias do portal g1.globo.com, de 21 de Fevereiro de 2014, um investimento superior a R\$ 300 milhões⁷, através de parcerias internacionais, um complexo de saúde está sendo implantado no local onde encontra-se o antigo Ubershopping, no Setor Sul de Uberlândia, na Avenida Rafael Marino Neto. O complexo, denominado Uberlândia Medical Center (UMC) tem por objetivo principal unir ensino, pesquisa e clínica, usando tecnologia de ponta disponível para contribuir efetivamente com a saúde. O prédio é atualmente da FPU e ocupa uma área de 70 mil metros quadrados. Também será construída uma nova unidade hospitalar com 350 leitos e uma torre de 308 salas para consultórios médicos nas mais variadas especialidades. Dois andares do prédio serão destinados a um Centro de Diagnóstico por Imagens e outro voltado especificamente para pacientes mulheres. O complexo deve gerar cerca de 800 empregos diretos.

O Grupo Pão de Açúcar, maior varejista do Brasil, inaugurou a primeira loja no estado de Minas Gerais em Uberlândia, no Setor Sul, na Avenida Nicomedes Alves dos Santos, próximo à confluência com a Avenida Francisco Galassi, em Dezembro de 2014. O investimento foi da ordem de R\$ 11 milhões⁸ e uma área de vendas de 1.080 metros quadrados, prevendo uma geração de 200 empregos diretos e indiretos.

No Setor Sul da cidade, vemos também investimentos na construção dos denominados *Street Malls*. De acordo com Silva (2012), esses empreendimentos são semelhantes às galerias comerciais, reunindo poucas dezenas de lojas comerciais ou de serviços, localizados em bairros residenciais, pois apresentam como foco principal os potenciais consumidores desses locais. A proximidade com a residência de seus usuários constitui-se do principal atrativo ao empreendimento, devido à facilidade de acesso e estacionamento. Diferem dos *shoppings centers* em função do espaço físico reduzido, do pequeno mix de produtos ofertados, geralmente no segmento de conveniência, moda, serviços e alimentação, atuando esse último, geralmente, como âncora desses pequenos centros comerciais.

Podemos destacar nesta região cinco empreendimentos que se enquadram no conceito de *Street Mall*. São eles: o Village Altamira Shopping, o Pátio da Colina, o Gávea Sul Pátio, o Gávea Business Center e o World Business Center.

⁷ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/2015 corresponde a US\$ 111,52 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

⁸ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 4,09 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

O Village Altamira Shopping, localizado na Avenida Nicomedes Alves dos Santos, contou com um investimento de R\$ 12 milhões⁹ e ocupa uma área total de 3,6 mil metros quadrados, distribuídos em 16 lojas e 60 vagas de estacionamento, sendo responsável pela geração de aproximadamente 500 vagas de emprego. Localizado também na mesma avenida, o Gávea Sul Pátio Shopping apresenta 18 lojas de 25 a 200 metros quadrados, inaugurado em 2012. Ainda na Avenida Nicomedes Alves dos Santos, o Gávea Business possui 12 lojas, 117 salas comerciais e 300 vagas de estacionamento, distribuídos em 7,9 mil metros quadrados de área construída, distribuídos em um terreno de 15,5 mil metros quadrados, totalizando um investimento de R\$ 30 milhões¹⁰. Na mesma avenida, o World Business Center possui 28 salas comerciais, 200 vagas de estacionamento, com área construída de 4,8 mil metros quadrados em um terreno de 10,5 mil metros quadrados, totalizando investimento de R\$ 20 milhões¹¹.

O empreendimento Pátio da Colina localiza-se na Avenida Francisco Galassi, também no Setor Sul de Uberlândia, em uma área de 750 metros quadrados, com sete lojas no segmento de alimentação e vestuário.

Já na Avenida dos Vinhedos, encontra-se o Gávea Office, construído em um terreno de 4,9 mil metros quadrados, sendo três mil metros quadrados de área construída e 100 vagas de estacionamento, totalizando um investimento de R\$ 9,0 milhões¹² de reais. Também na Avenida dos Vinhedos, encontra-se em construção o empreendimento Torre Empresarial Sul (Imagem 18, página 121), um edifício comercial com um investimento de R\$ 36 milhões¹³. O edifício comercial está sendo finalizado e possui 16 pavimentos e deve contemplar escritórios de alto padrão, construído numa área de 5,4 mil metros quadrados, e cada pavimento terá 522 metros quadrados de área construída.

⁹ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 4,46 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

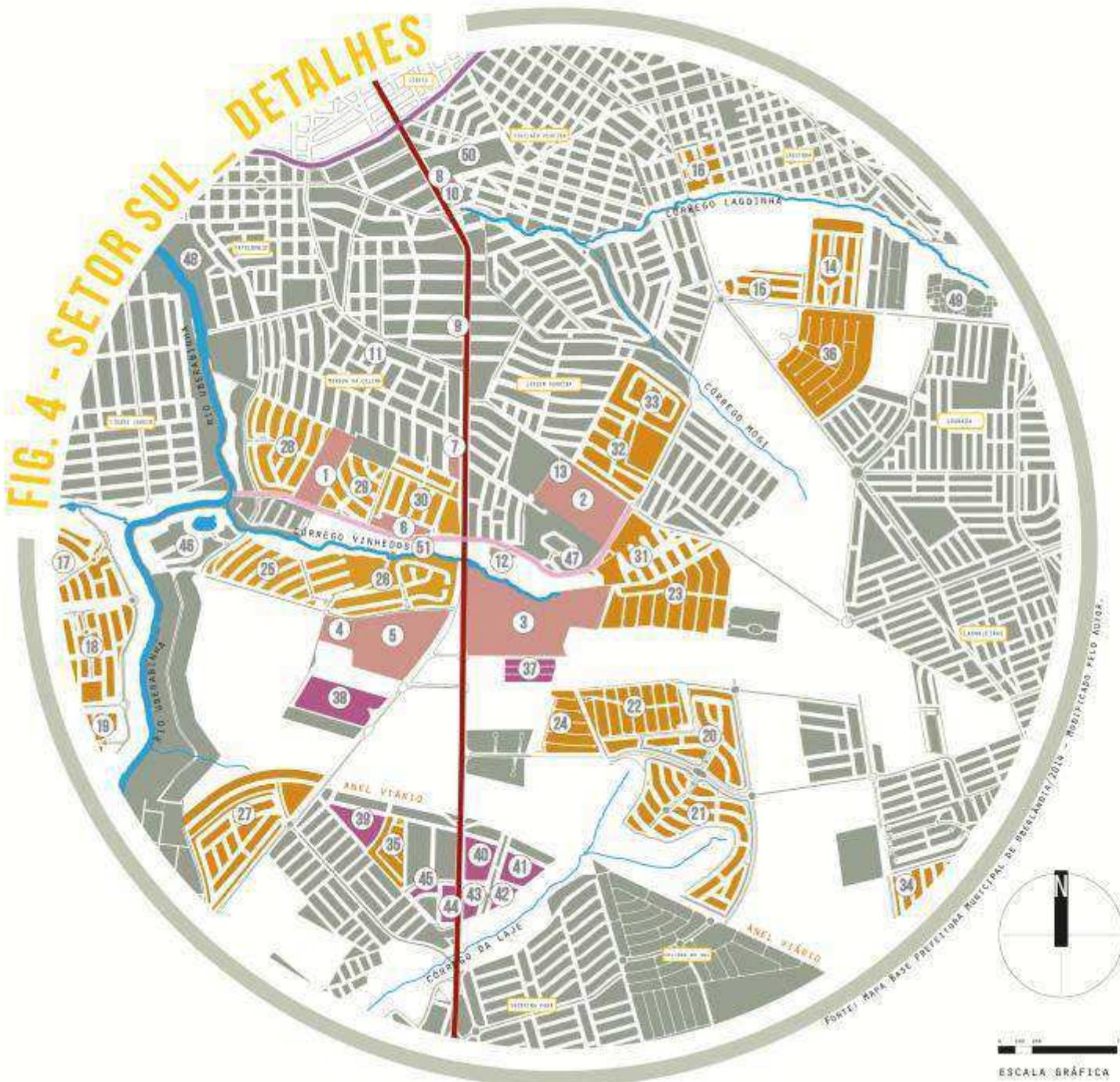
¹⁰ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 11,15 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

¹¹ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 7,43 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

¹² De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 3,35 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

¹³ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 13,38 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

A map of Setor Sul, a residential area in Brasília. The map shows a grid of streets and several buildings outlined in yellow. A red arrow points from the word 'DETALHES' at the top right towards a specific building complex. The buildings are numbered 11, 28, 30, and 1. The word 'SETOR SUL' is written diagonally across the map. The word 'DETALHES' is also written diagonally across the top right corner.



LEGENDA

CURSOES DA AGU

- LOTCHIMENTOS SETOR SUL**

EDUCAÇÃO

- 1 FAZENDOÁDE FITÓGORAS
 - 2 FAZENDOÁDE VOLTECHNICA / VMC
 - 3 UNIFRAI
 - 4 UNIVESC

CENTROS COMERCIAIS

- E** EBORLANDIA SHOPPING
 - E** GAVEA OFFICE / EBOBIKE
 - I** GAVEA BUSINESS
 - B** ALTAMIRA VILLAGE
 - F** PRAO DE AGUAR
 - B** NBC - NUBLE BUSINESS CENTER
 - I** PATIO DA COLINA
 - T** TORRE EMPRESARIAL TUL
 - S** SUPERMERCADO D'VILLE

LOTEAMIENTOS FECHADOS

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 16) ROYAL PARK | 27) POLO TECNOLÓGICO |
| 15) VILA REAL | 28) TORRES DE SEL |
| 16) CAMEL | 29) PRAIA CLUBE |
| 17) JARDIM BARCELONA | 30) CAMNU |
| 18) JARDIM ROMA | 31) CAJUBR |
| 19) JARDIM GENOVA | 32) FARDEE DA GÁVER |

OUTROS

- 01 - FOLIO TECNOLÓGICO
 - 02 - TORRES DE SEL
 - 03 - PRAIA CLUBE
 - 04 - CAMARU
 - 05 - CAJUBA
 - 06 - FARDE DA GAVIA

CONDOMÍNIOS FECHADOS UMRV

- CONDOMINIO THE PALMS
 - SPRING UNICEL
 - UNITED STATES
 - UNITED COAST
 - UNIVERSITA
 - UDINESE
 - UNIVERSI
 - URA
 - UNICIELO

FIG. 4 - SETOR SUL_DETALHES

Imagen 18: Torre Empresarial Sul em primeiro plano e Condomínio Torres do Sul ao fundo, Av. dos Vinhedos – Uberlândia – MG.



Autor: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 13/06/2015.

Além dos investimentos privados para a área de comércio e serviços, a região destaca-se por concentrar grande parte dos investimentos privados destinados à habitação, como diversos loteamentos fechados e convencionais, edifícios verticais para habitação multifamiliar e, ainda, os empreendimentos destinados à implantação do PMCMV, que veremos a seguir.

2.1.3. O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA

Conforme já exposto anteriormente, quando tratamos do breve histórico do país a partir do período entre guerras, a criação do MCidades, no início do primeiro mandato do presidente Luis Inácio Lula da Silva (2003-2006), no ano de 2003, representou também um marco em torno da temática da Reforma Urbana. Conforme expõe Maricato

(2011), esse período se passa em uma conjuntura marcada pelo declínio do Estado provedor e até mesmo as políticas setoriais de habitação, saneamento e transporte que haviam sido abandonadas de um modo geral.

Nesse contexto, ainda segundo a autora, o MCidades foi fruto de um amplo movimento social progressista e sua criação parecia confirmar, com os avanços, os novos tempos para as cidades no Brasil. Entretanto, após análise da autora sobre os 8 anos de criação do MCidades, toda essa estrutura montada está longe de concretizar uma mudança de rumo no destino das cidades brasileiras. Dessa forma:

O MCidades constitui uma central pródiga em anunciar obras, gerenciadas pela Caixa, que entretanto guardam pouca coerência entre si ou com uma orientação que defina um adequado e sustentável desenvolvimento urbano ou metropolitano, em que pese o esforço de muitos técnicos ou militantes profissionais e políticos que fazem parte dos quadros da máquina federal (MARICATO, 2011, p. 28).

Já no segundo mandato do presidente Lula (2006-2009), no seu primeiro ano de governo, em 2007, foi lançado o PAC que previa investimentos em diversos projetos e obras de logística, energia e infraestrutura social e urbana. De acordo com Maricato (2011), dentro dos investimentos em infraestrutura social e urbana, inseria-se o investimento em cerca de R\$ 106,3 bilhões¹⁴ em habitação, dirigidos à urbanização de favelas e a construção de novas moradias. O PAC contribui fortemente para o crescimento da economia nacional, no que diz respeito ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e na geração de empregos formais.

Logo após a crise econômica mundial que eclodiu durante o ano de 2008, foi lançado em 25 de março de 2009, pelo Governo Federal, o PMCMV, com objetivo de impulsionar a construção de moradias. O programa contou com investimento do Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo (SBPE), investindo 65% dos seus recursos na produção residencial. O programa teve, portanto, o apoio do governo, dos bancos e do capital imobiliário.

A partir dos investimentos do SBPE e ainda do Fundo de Garantia Por Tempo de Serviço (FGTS) na produção habitacional, houve um enorme crescimento do número de unidades produzidas no Brasil. A produção nesse período, de acordo com Maricato (2011), estava dirigida principalmente para uma faixa de renda média e média baixa

¹⁴ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 39,52 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

(entre três e 10 salários mínimos), em terrenos próximos aos meios de transporte, entretanto, periféricos e apostando em ações de *marketing* que simulam ideias de condomínios-clubes.

Dessa forma,

[...] há avanços notáveis em relação à gestão e controle de metas, garantindo maior velocidade na produção, mas a base técnica que caracteriza o processo de trabalho no canteiro permanece atrasada, sendo que há notícias de casos em que as empresas enviam ônibus para arregimentar trabalhadores em cidades que têm maior oferta de mão de obra, [...] mas há uma tendência de formalização dos trabalhadores que são submetidos ao regime de premiação por produtividade. A arquitetura é terceirizada (como o marketing) e se resume a arranjos de modelos padronizados nos diferentes terrenos disponíveis (MARICATO, 2011, p. 64-5).

Na área em estudo do Setor Sul de Uberlândia, a empresa MRV Participações e Empreendimentos LTDA construiu em um raio de aproximadamente 800m, no período de 2009 até o momento de elaboração dessa pesquisa (2014-15), cerca de 5.000 unidades habitacionais. Todas as unidades da empresa são padronizadas em blocos de apartamentos de quatro pavimentos, com quatro unidades habitacionais por pavimento e unidades de aproximadamente 44,00 metros quadrados. Todas as unidades têm uma vaga de garagem. O sistema construtivo também é padronizado em todo o país, utilizando-se alvenaria estrutural em concreto e exploram o *marketing* dos condomínios-clube para conquistar compradores. A faixa de renda na qual essas unidades se destinam é a de três a 10 salários mínimos e a maioria dos compradores se utiliza do financiamento em bancos públicos para aquisição desses imóveis.

A cidade de Uberlândia apresenta um dos maiores empreendimentos da MRV no país. O Condomínio Spazio Único (Imagem 19, página 124) possui todas as técnicas construtivas padronizadas e aplicadas em outras construções da empresa. Localiza-se em um lote de aproximadamente 60.600 metros quadrados e 1.232 unidades habitacionais. O empreendimento utilizou-se de mão de obra trazida de outras cidades e foram montados alojamentos para abrigar esses trabalhadores durante a construção do empreendimento. De acordo com o site de notícias www.hojeemdia.com.br de 04 de Agosto de 2012, a empresa esteve sob investigação do Ministério Público do Trabalho (MPT) por utilização de trabalho análogo ao escravo em seus empreendimentos na cidade de Uberlândia.

Imagen 19: Condomínio Spazio Único (MRV) ao centro da foto – Uberlândia – MG.



Autor: Motta, Guilherme A.S. Fotografado: 02/04/2015.

Segundo dados da própria empresa, divulgados nos meio de comunicação e observados no jornal Folha de São Paulo de 25 de Março de 2015, caderno B9, até aquela data, um em cada 300 brasileiros vive em uma unidade habitacional construída pela MRV.

De acordo com Maricato (2011, p. 67), “o PAC 1, de 2007, remete a maior parte dos recursos relativos à moradia e à infraestrutura social para urbanização de favelas e, por isso, dialoga mais com o desenvolvimento urbano do que o pacote habitacional lançado pelo governo federal, o PMCMV, de 2009”. Ainda de acordo com a autora, o PAC propõe incorporar esse passivo urbano na cidade, elevando seu padrão de urbanidade.

Por outro lado, o PMCMV retoma políticas habitacionais adotadas em períodos anteriores, quando o interesse primordial era a quantidade de moradia em contraponto com sua fundamental condição urbana. Se por um lado o programa contribui para uma dinamização econômica e geração de empregos, por outro, não houve avanços conceituais sobre o tema habitação social e, ainda de acordo com Maricato (2011), ocorreu o impacto negativo sobre as cidades devido à localização inadequada de grandes conjuntos habitacionais e ao aumento do preço da terra e dos imóveis: “A maior parte da localização das novas moradias – grandes conjuntos sendo alguns, verdadeiras

cidades – será definida nos municípios, por agentes do mercado imobiliário sem obedecer a uma orientação pública, mas à lógica do mercado” (MARICATO, 2011, p. 69).

Exemplo típico dessa situação na cidade de Uberlândia é o caso dos empreendimentos da região do Bairro Shopping Park, no Setor Sul, onde foram construídas 3.632 casas enquadradas no PMCMV, de aproximadamente 38 metros quadrados, destinadas à classe de renda entre zero e três salários mínimos. Os loteamentos foram aprovados entre agosto e setembro de 2009 e entregues à população entre os meses de agosto e outubro de 2012, ano de eleições municipais. O empreendimento foi criticado por ter sido entregue sem equipamentos públicos básicos para atender a população moradora do local e ainda pela distância de aproximadamente 7,5 km do empreendimento até o centro da cidade.

2.1.4. OCUPAÇÕES IRREGULARES – O CASO DO “GLÓRIA”

Como temos observado ao longo desse trabalho, o Setor Sul da cidade de Uberlândia representa bem a diversidade de comportamento da cidade contemporânea. Ao longo da história de formação dessa região, encontram-se bairros que sofreram com a segregação sócio-espacial desde o século XIX, implementação de programas de habitação social na década de 1970 até 1990, atração de investimentos privados como a construção de dois *shoppings centers* (um na década de 1980 e outro já em 2013) e mais recentemente a implementação de diversos programas habitacionais enquadrados no PMCMV do Governo Federal e, ainda, a disseminação de dezenas de loteamentos fechados destinados à classe de renda mais elevada.

Deus (2014) destaca que a formação das cidades se deu historicamente num contexto de permanente atrelamento e subjugação das políticas “públicas” a interesses imediatos na produção e acumulação do Capital, um complexo voltado para a defesa da propriedade, da ampliação dos meios de produção e a apropriação privada da riqueza, sendo socialmente e, logo, politicamente produzida.

O acesso aos serviços coletivos básicos, tais como a própria habitação social, é dificultado pela lógica da acumulação do Capital e pela própria fragmentação do poder do Estado sobre a propriedade. Nesse contexto:

É nítida a fragilidade de acesso e a precariedade, em termos de qualidade de oferta, dos serviços sociais para a população, explicitando uma crise do sistema urbano, numa lógica de centralização do Capital, privilegiando os seus atores dirigentes. Estando os meios de produção e, também, de consumo, vinculados ao acúmulo do Capital, surgindo, contudo, reivindicações materializadas nas múltiplas expressões das associações comunitárias, as quais transformam as suas formas de apresentação numa política social, que tenta reativar a rede da produção da vida (DEUS, 2012, p. 3).

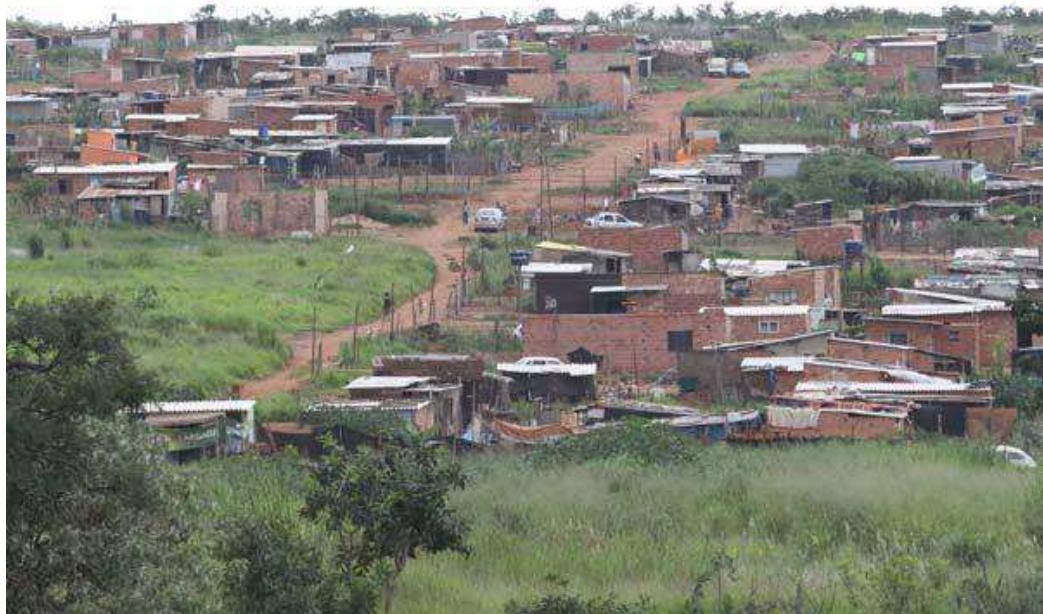
A produção do espaço urbano “é consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2013, p. 43).

Ainda para o autor, a questão da terra urbana é alvo de empenho de interesses de fomentadores imobiliários, empresas industriais, do Estado e de outros agentes, como, nesse caso, os movimentos sociais. O espaço produzido refletirá as estratégias e práticas espaciais comuns a esses agentes.

De acordo com o Plano Local de Habitação de Interesse Social de 2009, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Habitação da PMU, o déficit habitacional total na cidade era de 49.552 unidades. O reflexo dessa situação é a organização de movimentos sociais que se tornam instrumentos paralelos ao poder do Capital e do Estado na solução específica desse problema habitacional.

Uma das consequências dessa situação observada no contexto do déficit habitacional estimado na cidade encontra-se a chamada Ocupação Irregular da Fazenda do Glória (Imagem 20, página 127), de propriedade da Universidade Federal de Uberlândia, localizada à margem da BR-050, próximo ao Bairro São Jorge. Trataremos com maiores detalhes dessa ocupação nos próximos tópicos do capítulo.

Imagem 20: Ocupação Irregular do Glória – Uberlândia – MG.



Fonte: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/justica-mantem-reintegracao-de-posse-de-area-ocupada-na-fazenda-do-gloria/>
Acessado em 06/07/2015

A seguir, no próximo item desse capítulo, vamos analisar a partir da morfologia e do desenho urbano alguns empreendimentos selecionados, a fim de percebermos como esses agentes construtores da cidade influenciam na forma da cidade contemporânea e a consequência dessas formas de ação na qualidade urbana do espaço em estudo.

2.2. LOTEAMENTOS URBANOS – FORMAS E ANÁLISES

2.2.1. PLANEJAMENTO E DESENHO URBANO

A urbanização acelerada no Brasil observada no século XX, sem um real planejamento (que pode ter ocorrido de forma incorreta, ou até mesmo a sua completa ausência), em meio a um sistema de concentração de renda que foi intensificado naquele século, elevou os níveis de violência urbana e exclusão social. O agravamento dos problemas ocorreu principalmente a partir da década de 1970 (crise mundial do petróleo) e da década de 1980 (crises de endividamento visto na América Latina), conforme já discutido no primeiro capítulo dessa dissertação.

Esse crescimento desordenado e desigual das cidades brasileiras transformou, principalmente, as grandes aglomerações urbanas do país em importantes instrumentos de pesquisa para compreensão do espaço urbano e reflexões em diversas áreas do pensamento, tanto nas ciências humanas, sociais, passando pelas engenharias e ciências da saúde.

Todas essas áreas do conhecimento têm contribuído em diversas formas de se pensar a cidade. E, nesse ponto de vista, este estudo colabora em como a arquitetura e o urbanismo, principalmente, utilizando-se de instrumentos metodológicos como a morfologia e o desenho urbano, exercem influência na maneira como os arquitetos podem contribuir para a melhoria da qualidade de vida de nossas cidades.

O planejamento urbano é uma atividade multidisciplinar que busca a melhoria da qualidade de vida da população de áreas urbanas. E, neste contexto, atua nas esferas da produção, estruturação e apropriação do espaço urbano. Neste processo de planejamento, leva-se em consideração, principalmente, questões legais, sócio-econômicas, geográficas, culturais, dentre outras.

De acordo com esse entendimento do planejamento, para McLoughlin (1969), a visão necessariamente globalizante e integrada buscada pelo Planejamento resultou em um tratamento da cidade como um sistema, ou conjunto de sistemas, racionalmente dispostos.

Para Del Rio (1990), as especificidades do urbano foram ignoradas e as estatísticas utilizadas e as propostas resultantes não refletiam a realidade do cotidiano da população, fazendo com que essa dimensão e escala do cotidiano fossem ignoradas pelos instrumentos do planejamento urbano (zoneamento, plano diretor, leis de parcelamento do solo, entre outros). Dessa forma, as qualidades do local, morfológicas, topográficas ou sócio-culturais, por exemplo, não dialogavam com essa forma generalista de planejar a cidade.

A escala do planejamento, portanto, é a cidade e o regional, e o desenho urbano considera o *lugar*. O desenho urbano surge do abismo deixado no tratamento do urbano em sua dimensão mais evidente para a população, o espaço vivencial público de seu cotidiano.

Neste contexto, importante salientar a importância do lugar na discussão do planejamento. Este trabalho não tem por objetivo elaborar ou estudar os conceitos de lugar, entretanto, devido à importância que a percepção de lugar tem encontrado nos

estudos do novo urbanismo, do desenho urbano e da própria urbanidade e a sua relação com as outras áreas do conhecimento, torna relevante compreender a importância desse conceito.

Lugar em Arquitetura-Urbanismo pode ser entendido como um conceito que se expressa através da percepção de lugar, que as pessoas sentem nos ambientes aos quais conhecem por suas experiências de vida. Ao fim e ao cabo, lugar é um conceito entendido em seu sentido de denotar uma qualificação que se atribui a um espaço através da percepção de suas potencialidades, objetivas e subjetivas (físicas e psicológicas) para realização de experiências existenciais (CASTELLO, 2007, p. 116).

Ainda de acordo com o autor, conjugar condicionamentos de natureza social, econômica, psicológica, cultura e política, e a relação entre essas naturezas ajudam na compreensão dos fenômenos de caráter urbano das cidades contemporâneas.

Dessa forma, o lugar,

Em sua gênese comparecem fatores físicos e psicológicos que têm a ver tanto com o desenho da configuração morfológica urbana quanto com o comportamento interativo adotados pelas pessoas na utilização dessas formas. Esses lugares são fundamentais para a concretização de processos psicológicos-espaciais às pessoas pelo fenômeno urbano – isto é, pelo simples fato de viverem nas cidades (CASTELLO, 2007, p.162).

Após o desinteresse pelo conceito de *lugar* no Modernismo, estamos vendo, portanto, uma renovada conotação na sua relevância, sendo considerado algo mais do que uma mera localização espacial. Del Rio (1990) enfatiza a importância de um redirecionamento da prática arquitetônica para a questão da “criação do lugar”, agora entendido como uma das principais preocupações do Desenho Urbano.

Portanto, a importância no entendimento do lugar nas suas diversas abordagens, sejam elas de acordo com Castello (2007), através da influência da fenomenologia, da percepção ambiental, da economia consumista ou através da influência do meio urbanístico, se transforma em um processo que integra todas as dimensões envolvidas nas concepções de lugar. Dessa forma, para o autor:

O estudo do lugar decididamente se move de uma tradicional ênfase em aspectos físicos, para evoluir na direção de um estágio novo, um estágio em que só uma aproximação transdisciplinar permitirá conceber as novas modalidades pelas quais se apresenta conceitualmente. Um estágio em que o lugar da urbanidade e o lugar clonado na urbanidade constituem, juntos, o conjunto dos lugares urbanos (CASTELLO, 2007, p. 147).

Apesar de uma aproximação cada vez maior com o Desenho Urbano, e uma mudança na forma de pensamento elaborado pelo Planejamento Urbano, segundo Del

Rio (1990), o primeiro sempre permeia o segundo, pois todas as decisões terminarão por afetar a qualidade do meio ambiente.

O que observamos nesse contexto histórico é que o desenho vem ganhando cada vez mais espaço no processo de planejamento, visto sua preocupação interdisciplinar que relaciona as diversas formas da cidade com o lugar (lugar esse definido por Castello) e que, de certa forma, se distancia cada vez mais dos planos defendidos pelo Movimento Moderno. O desenho deve ainda, de acordo com Del Rio (1990), ser encarado como uma atividade de planejamento, permeando todo o processo desde a definição dos objetivos políticos a alcançar até os instrumentos e programas de implantação.

De acordo com Wall & Waterman (2012, p. 15), “o desenho urbano é um processo de colaboração que envolve a configuração das formas da cidade, aprimorando sua vivência e sua função como um habitat para os seres humanos”. O desenho urbano é, ainda de acordo com o autor, um processo criativo, colaborativo e interdisciplinar, e de criação de lugares que envolvem a configuração de espaços e formas urbanas tridimensionais que enriquecem a vida nas cidades. Essas formas da cidade constituem o que chamamos de morfologia urbana, ou seja, em Del Rio (1990), o tecido urbano e seus elementos construídos formadores através de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que os geraram.

A morfologia engloba, portanto, não só os elementos físicos que constroem a cidade e as suas relações entre si, mas também os processos sociais e percepções que essas formas geram através dos tempos, ou das suas relações com os habitantes das cidades.

A valorização do conceito de lugar ganha importância nesse momento, por incorporar valores e percepções aos conceitos formais da morfologia urbana, moldando o desenho urbano contemporâneo. Toda essa não apenas interdisciplinaridade do desenho urbano, mas poderíamos chamar de transdisciplinaridade englobando os conceitos de lugar, urbanidade e morfologia no planejamento das nossas cidades.

A cidade deve ser pensada em seus diversos contextos. De acordo com Wall & Waterman (2012), os contextos urbanos envolvem relações entre suas diversas escalas, desde o território urbano aos detalhes construtivos. Os contextos geográfico, econômico e político são parte de um sistema em que se insere a cidade e o território. Já a escala do bairro estabelece um contexto que evidencia as particularidades da quadra e da rua,

incluindo e expressando a complexidade da vida cotidiana. A rua é tratada como a “vida imediata de uma cidade. Ela pode ser o contexto para o nosso entendimento de muitas cidades – o contexto das conexões, das estruturas e, o mais importante de tudo, o contexto da experiência urbana cotidiana” (WALL & WATERMAN, 2012, p. 54). A rua reúne diversos elementos urbanos e ainda suas relações com as pessoas, como a altura das edificações e a distância entre elas. Os detalhes determinam outro contexto que, de acordo com o autor, tornam uma cidade singular. Esses detalhes podem ser degraus, janelas, árvores, portas, ecos e reflexos.

Para dar forma ao meio urbano, não é possível ter apenas como níveis de produção de espaço a programação e o projecto. Para que exista forma, tem de existir o desenho urbano. [...] O desenho urbano não deve ser o desenho dos edifícios ou factos construídos, mas o desenho da estrutura, o desenho daquilo que une e relaciona os diferentes elementos morfológicos ou as diferentes partes da cidade (LAMAS, 2011, p.125).

Esses elementos morfológicos, ainda segundo o autor, são: o solo – o pavimento, os edifícios – o elemento mínimo, o lote – a parcela fundiária, o quarteirão, a fachada – o plano marginal, o logradouro, o traçado e a rua, a praça, o monumento, a árvore e a vegetação e ainda o mobiliário urbano.

A fim de ilustrar as formas urbanas encontradas e observadas na área em estudo, vamos destacar quatro áreas/empreendimentos que correspondem diferentes tipologias de parcelamento do solo e formas urbanas localizadas no Setor Sul. Em seguida, esses empreendimentos serão analisados morfologicamente com base nos elementos anteriores, com o propósito de compreendermos como esses empreendimentos interferem na qualidade urbana, relacionada ao seu entorno, urbanidade e desenho da cidade.

Primeiramente, vamos destacar a presença dos loteamentos fechados na região em estudo. Atualmente, na cidade de Uberlândia existem aprovados, de acordo com a Lei Complementar 523/2011 e nas leis anteriores (Lei Complementar 245/2000), 35 loteamentos fechados e estamos considerando mais quatro que estão em fase final de aprovação pela SEPLAN, com previsão de finalização ainda no ano 2015, ou seja, totalizando 39 empreendimentos. Conforme já mencionado, loteamento fechado é a subdivisão de área ainda não parcelada, em lotes, vias públicas e áreas públicas (recreação, institucional e dominial), com utilização privativa das áreas de recreação pública e das vias públicas.

Segue abaixo, relação de loteamento fechados, sua localização nos setores da cidade, ano de aprovação e quantidade de lotes por empreendimento:

Tabela 01: Uberlândia – MG, Relação de Loteamentos Fechados por setores, número de lotes e ano de aprovação – 2015.

Nome do Loteamento	Setor da Cidade	Número de Lotes	Ano de Aprovação
Villagio da Colina	Sul	58	1998
Gávea Hill I	Sul	68	2000
Gávea Hill II	Sul	113	2000
Vila do Sol	Sul	88	2000
Jardins Barcelona	Sul	351	2002
Tolerância	Oeste	38	2002
Girassol	Leste	59	2003
Vila Real	Sul	110	2003
Jardins Roma	Sul	400	2004
Royal Park Residence	Sul	271	2004
Decisão	Oeste	81	2004
Paradiso	Leste	316	2004
Bosque Karaíba	Sul	183	2004
Residencial Carmel	Sul	39	2005
Villa dos Ipês	Sul	117	2007
Gávea Paradiso	Sul	350	2007
Reserva do Vale	Sul	186	2007
Alegria	Oeste	38	2007
Disciplina	Oeste	38	2008
Ordem	Oeste	38	2008
Sinceridade	Oeste	38	1997*
Saber	Oeste	38	1997*
Bondade	Oeste	38	1997*
Jardins Gênova	Sul	343	2010
Felicidade	Oeste	38	2011
Paz	Oeste	38	2011
Lindamar	Oeste	22	2011
Splêndido	Sul	731	2011
Solares da Gávea	Sul	160	2011
Cyrela Residencial Buritis	Sul	357	2012
Cyrela Residencial Ipês	Sul	220	2012
GSP Arts Uberlândia	Sul	283	2012
Varanda Sul	Sul	387	2012
Pólo Tecnológico**	Sul	30	2012
Pinheiros	Oeste	30	2012
Victória	Oeste	28	2012
Alphaville Uberlândia	Leste	390	2014
Alphaville II	Leste	403	2015
Alphaville III***	Leste	340	2015
Jardim Versailles	Sul	243	2015
Terras Altas	Sul	246	2015
Golden Village***	Sul	151	2015
Unitri Socol***	Sul	267	2016
Park Sul***	Sul	92	2015
Moya***	Sul	272	2016
TOTAL		8.127	

Fonte: SEPLAN / PMU / 2015.

*Estes empreendimentos foram aprovados originalmente como condomínios, entretanto, em 2015 foram transformados em reloteamento fechado de acordo com a Lei Complementar 264/2001.

**O Polo Tecnológico não é um empreendimento habitacional e é destinado à implantação de empreendimentos na área de tecnologia, entretanto está aprovado na modalidade de loteamento fechado empresarial.

***Estes loteamentos ainda não se encontram aprovados até a presente data e foram inseridos nessa lista por estarem em fase de aprovação, com previsão para finalizar entre 2015 e 2016.

De acordo com a Tabela 01 (página 132), observa-se que no Setor Leste da cidade encontram-se localizados cinco loteamentos habitacionais fechados, totalizando 1508 lotes, já considerando o Alphaville III, ainda em fase de aprovação. No setor oeste da cidade, localizam-se 13 loteamentos habitacionais fechados, divididos em 503 lotes. Já na área em estudo, o Setor Sul de Uberlândia, encontram-se 26 loteamentos habitacionais fechados e 01 loteamento empresarial fechado, totalizando 6.116 lotes. Concluímos, portanto, que 75% de lotes inseridos em loteamentos fechados na cidade encontram-se no Setor Sul, comprovando a alta concentração desses empreendimentos na região e a segregação das classes de renda alta, no setor em estudo, justificando a importância dada na análise desses empreendimentos.

Na região do denominado Bairro Integrado *Shopping Park*, de acordo com dados obtidos na SEPLAN, foram aprovados em 2009 um total de nove loteamentos destinados à implantação de 3.632 casas enquadradas no PMCMV do Governo Federal, com investimento de R\$ 145,9 milhões¹⁵, destinadas a classe de renda de zero a três salários mínimos. As casas possuem entre 37,91 metros quadrados e 38,15 metros quadrados e foram entregues à população no final do ano de 2012. (Verificar Figura 5: Setor Sul – Bairro Shopping Park, página 135). Uma crítica a esse empreendimento, conforme já citado, noticiada nos meios de comunicação locais e inclusive nacionais, trate-se do fato de o empreendimento ter sido entregue sem a construção e funcionamento de equipamentos públicos essenciais, como escolas e postos de saúde e ainda a distância de cerca de 7.500 metros do centro da cidade.

Para exemplificar alguns problemas observados no bairro, através do site de notícias www.correiouberlandia.com.br de 18 de Setembro de 2013, os moradores denunciam problemas na rede elétrica das casas. A Caixa Econômica Federal, através do site <http://mcmv.caixa.gov.br/caixa-esclarece-informacoes-sobre-residencial-shopping-park-em-uberlandia/>, esclarece informações em relação à matéria divulgada no Jornal

¹⁵ De acordo com a cotação do dólar em 02/01/20105 corresponde a US\$ 54,24 milhões. Fonte: Banco Central do Brasil.

Estado de Minas que, no local, alguns proprietários aplinaram os seus lotes, contrariando as orientações da Caixa Econômica Federal, removendo os taludes existentes, e não construíram muro de arrimo para contenção do desnível por esta intervenção. Com este tipo de intervenção, criou-se “barranco” instável, e ao não conseguir construir o muro de arrimo antes da temporada de chuvas, estes barrancos poderiam vir a por em risco de desmoronamento as casas vizinhas dos fundos. Para afastar o perigo, a Caixa acionou na época contratação e a execução de 13 trechos de muros de arrimo de forma a garantir a estabilidade das casas que estavam em situação de risco. De acordo com informações da Caixa, estes muros foram executados.

A empresa MRV – Participações e Empreendimentos LTDA. é uma das maiores construtoras do país e encontra destaque na implantação principalmente de apartamentos que se enquadram no PMCMV do Governo Federal, para grupos de renda entre três e 10 salários mínimos. Apenas na região entre o Uberlândia Shopping e o Bairro Shopping Park, a empresa possui oito empreendimentos, conforme Tabela 02.

Tabela 02: Uberlândia - MG, Relação de condomínios MRV entre o Uberlândia Shopping e o Bairro Gávea Sul, 2015.

Nome do empreendimento	Quantidade de Blocos	Quantidade de Unidades Habitacionais
Spazio Único	90	1440
Parque Udinese	20	320
Parque Universitá	45	720
Parque United Coast	53	848
Parque Univerdi	28	448
Parque Ubá	26	416
Parque Unicielo	13	208
Parque United States	61	984
TOTAL	336	5.384

Fonte: SEPLAN / PMU / 2015.

Segundo dados fornecidos pela própria MRV, a empresa possui em toda cidade 11 mil unidades habitacionais. Ou seja, quase metade (48,95%) de todas as unidades construídas pela empresa se encontra concentrada nesse trecho geográfico do Setor Sul de Uberlândia, dentro de um raio máximo de 850 metros. Considerando-se 3,5 pessoas vivendo por unidade habitacional, de acordo com base do IBGE, podemos estimar uma população de quase 19 mil habitantes vivendo apenas nos apartamentos construídos pela empresa na região.

LEGENDA

FIG. 5

SECTOR SUL - BAIRRO SHOPPING PARK

Fontel Napa base precipitation model 08-Sept-14 2014 - Model F2/AQa PERA



Outra modalidade avaliada nesta pesquisa trata-se dos loteamentos e ocupações irregulares, localizadas principalmente no Setor Leste, conforme tabela abaixo:

Tabela 03: Uberlândia – MG, Relação de Loteamentos/Ocupações Irregulares, 2015.

Bairro Integrado	Loteamento Irregular	Setor na cidade
Jardim Europa	Bela Vista	Oeste
Jardim Canaã	Chácaras Bela Vista	Oeste
Santa Rosa	Esperança III	Norte
Residencial Integração	Integração	Leste
Residencial Integração	Prosperidade	Leste
Residencial Integração	Prosperidade Parte	Leste
Residencial Integração	Prosperidade Prolongamento	Leste
Residencial Integração	Dom Almir	Leste
Residencial Integração	Dom Almir Prolongamento	Leste
Residencial Integração	Joana D'arc II	Leste
Portal do Vale	Santa Clara	Leste
Morumbi	Maná	Leste
Novo Mundo	Vila Jardim	Leste
Minas Gerais	Minas Brasil	Norte
São Jorge	Glória	Sul
Alvorada	Alvorada 5	Leste

Fonte: SEPLAN / Prefeitura Municipal de Uberlândia / 2015.

De acordo com a Tabela 03, através de dados obtidos na SEPLAN, observamos a presença de 16 loteamentos irregulares, ou seja, que não obtiveram aprovação formal da PMU. Dessa forma, esses empreendimentos estão localizados em áreas de particulares e não estão dotados de nenhuma infraestrutura básica, tais como sistema de drenagem pluvial, esgotamento sanitário, abastecimento de água ou pavimentação. Nota-se que 70% desses loteamentos encontram-se no Setor Leste e apenas um loteamento, ou seja, 6,25% estão localizados no Setor Sul, justamente a ocupação irregular de área de propriedade da Universidade Federal de Uberlândia, denominada Ocupação Irregular do Glória.

Dessa forma, a seguir serão analisados quatro empreendimentos/áreas, sendo o Loteamento Fechado Gávea Paradiso, o conjunto de condomínios da MRV localizados no Loteamento Gávea Sul, os empreendimentos do Bairro Shopping Park, enquadrados no PMCMV e a Ocupação Irregular do Glória.

2.2.2. FORMAS E ANÁLISE

Reiterando as considerações a respeito de morfologia e desenho urbano discutidas no item anterior, as análises que serão realizadas a partir desse momento levam em consideração uma análise crítica construída com base no referencial teórico estudado e adotado nesta dissertação através dos elementos morfológicos definidos, principalmente, por Lamas (2011), Panerai *et al* (2013) e Wall & Waterman (2012).

LOTEAMENTO FECHADO HABITACIONAL GÁVEA PARADISO

Wall & Waterman (2012) inicia sua análise urbana utilizando-se de diferentes parâmetros. Principia através do contexto, das suas dimensões, do movimento, da análise da sua comunidade e cultura e define os projetos e processos urbanos. O contexto, de acordo com o autor, envolve relações, e a leitura dessas relações, muitas vezes complexas, nos permite compreender uma cidade.

Como habitantes da cidade, aprendemos a ler as interações entre áreas urbanas, espaços e objetos adjacentes. No entanto, como desenhistas urbanos, também devemos ter a capacidade de entender o contexto das novas propostas e prever as novas relações que são criadas por nossos projetos (WALL; WATERMAN, 2012, p. 39).

Ainda de acordo com o autor, os contextos se evidenciam da escala do território à escala dos detalhes de materiais de construção e o paisagismo responde aos contextos em escalas múltiplas e sob diferentes perspectivas, os bairros devem ser ao mesmo tempo integrados à cidade e dela distintos; enquanto os espaços abertos planejados devem reconhecer o contexto dentro das múltiplas escalas urbanas.

A importância da escala do contexto para definição da forma urbana pode ser tratada da seguinte forma:

A forma urbana deve constituir uma solução para o conjunto de problemas que o planejamento urbanístico pretende organizar e controlar. É a materialização no espaço da resposta a um contexto preciso. Desde sempre o desenho da cidade teve de equacionar o contexto a que deveria responder, e através da arquitectura (LAMAS, 2011, p. 48).

Em termos da cidade e do território, Wall & Waterman (2012) define dois contextos: o contexto geográfico, econômico. No contexto geográfico, o território da

cidade a partir da onipresença das redes globais nas cidades contemporâneas torna-se mais complexo e transcende a paisagem física.

O desenvolvimento da cidade de Uberlândia no contexto regional e sua importância, porque não, nacional, definem um território de abrangência da cidade, dessa forma, que abrange todo o país. A inclusão da cidade como vanguardista em termos, por exemplo, de logística e transporte de carga, e sua localização a inserem num território mais abrangente que a própria vizinhança física. Assim, todos os empreendimentos analisados se inserem nessa abrangência territorial geográfica que influencia os investimentos e a própria localização dos empreendimentos na cidade.

Em termos econômicos, o autor define que a política econômica pode transformar o contexto de uma cidade. Uma das políticas econômicas que mais influenciam as cidades brasileiras, nos últimos anos, são as políticas habitacionais, principalmente no caso do PMCMV, que já foi descrito anteriormente e a diminuição do IPI para os veículos automotores, confirmando o privilégio das políticas públicas e econômicas ao veículo particular em contraponto com o transporte público e o privilégio no sistema viário para dar suporte a essa demanda de automóveis, contribuindo para a forma adquirida pelas cidades. Surgem novos contextos de projetos, no caso em análise, os empreendimentos fechados, como o próprio Gávea Paradiso e demais empreendimentos analisados.

O Loteamento Fechado Habitacional Gávea Paradiso foi aprovado no ano de 2007, sob a Lei complementar 245/2000. O proprietário do empreendimento é a empresa Gávea Empreendimento S/A e está localizado na margem esquerda da área do Parque da Gávea, entre o parque e a Avenida Ibirapuã, próximo ao Uberlândia Shopping, no Setor Sul de Uberlândia-MG. A projeção da Avenida da Carioca confronta com a lateral leste do empreendimento.

Esclarecemos que todas as informações a respeito das questões legais dos empreendimentos foram obtidas através de consulta nos documentos referentes às respectivas aprovações dos loteamentos na SEPLAN da PMU.

A área de lotes do Gávea Paradiso é de 140.469,03 metros quadrados, onde foram distribuídos 350 lotes, na maioria entre 379,75 e 395,25 metros quadrados. O sistema viário interno do empreendimento possui 46.130,38 metros quadrados e foram doadas 39.812,80 metros quadrados de Área Institucional e 32.067,56 metros quadrados de Área de Recreação Pública. De acordo com Termo de Aprovação do

Loteamento, o empreendedor assinou Aditivo ao termo de Cooperação Mútua de 25 de Novembro de 2014, celebrado com o município para implantação do Parque Municipal da Gávea, sob sua responsabilidade, como medida compensatória pelos impactos ambientais decorrentes da implantação dos loteamentos Gávea Paradiso e Solares da Gávea.

Outra escala de análise definida por Wall & Waterman (2012), além da percepção da cidade e do território, é a escala da cidade. Nela, destaca-se o contexto político que, apesar de ser difícil de dissociar do contexto econômico, merece sua posição na análise da forma urbana.

As políticas públicas deveriam nortear o desenvolvimento das cidades, como ocorreu em Bogotá, Curitiba e Londres e, entretanto, vemos que a construção das cidades tem tido cada vez menos a atuação das políticas públicas e um aumento na importância do capital imobiliário. Isso se reflete claramente na área em estudo, através dos investimentos do capital imobiliário na construção dos loteamentos fechados, *shopping centers* e até mesmo na construção dos empreendimentos ligados ao PMCMV, que apesar do financiamento público, são construídos através do capital imobiliário.

Ainda de acordo com Wall & Waterman (2012), as cidades são formadas por sistemas interdependentes, da escala urbana, tais como as redes de transportes e serviços públicos, à escala microeletrônica, dando sustentação às formas urbanas, criando contextos específicos para projetos de desenho urbano:

Além da influência dos sistemas de movimento, podemos prever os efeitos surpreendentes que as infraestruturas de serviços públicos cada vez mais provocam em uma cidade. A disponibilidade de comunicações de alta tecnologia atualmente resulta em grupos de empresas ao redor de certos núcleos da cidade; a Internet sem fio gratuita torna indistinta a separação entre escritório, biblioteca e parque público, enquanto no futuro os sistemas locais de produção de energia resultarão em novas formas urbanas para nossas cidades (WALL; WATERMAN, 2012, p. 48).

Um bom exemplo dessa dinâmica na cidade é a implantação do loteamento Polo Tecnológico na região, para atração de empresas do ramo de tecnologia. Falta ainda na cidade relacionar os espaços físicos e suas redes com a escala microeletrônica. As diversas escalas da cidade não se conectam. O empreendimento em análise, o Gávea Paradiso, encontra-se cercado por muros, como forma de autossegregação com relação a outros espaços da cidade, como o próprio Parque Gávea que o empreendedor colaborou

em construir, ou mesmo a malha viária existente da cidade. Portanto, essa forma de segregação do empreendimento se reflete no desenho da cidade e sua morfologia.

Outra escala de análise definida para Wall & Waterman (2012) é o bairro e a quadra. Já de acordo com Lamas (2011), os elementos morfológicos de uma cidade não mudam, eles se definem em rua e praça, edifícios, fachadas e planos marginais, monumentos isolados. É a mudança de contexto que vai mudando as formas pela necessidade de resposta a situações diferentes.

Portanto, a escala do bairro e da quadra de Wall & Waterman (2012) já inicia a abrangência da escala de análise dos elementos morfológicos definida por Lamas (2011). O loteamento fechado Gávea Paradiso está localizado no Bairro Integrado Gávea, delimitado pelo Córrego Vinhedos, o Rio Uberabinha e o Anel Viário Sul. Nesse bairro, além do empreendimento em análise, localizam-se o loteamento fechado Solares da Gávea, o loteamento de chácaras, junto ao Rio Uberabinha, Sítios de Recreio Ibirapuã, o loteamento Convencional Gávea Shopping, o empreendimento da MRV Spazio Único e o Uberlândia Shopping.

Todos esses empreendimentos, na escala do bairro estão desconectados formalmente. Os loteamentos Gávea Paradiso, Solares da Gávea e Spazio Único se desconectam da cidade através dos seus muros. Os sítios Ibirapuã possuem uma configuração urbana diferente do contexto da cidade, por conterem lotes maiores, e juntos à área de Preservação Permanente do Rio Uberabinha, gerando uma paisagem urbana bucólica. E o Uberlândia Shopping se configura como uma grande construção, isolada do contexto habitacional da região, cercado por gradil e ilhado por um grande estacionamento.

Todas as conexões entre esses empreendimentos são realizadas praticamente por meio de veículos particulares de transporte, não possuem conexão por ciclovias ou por pavimentação de calçadas, nem grande disponibilidade de transporte público, efetivando a prioridade ao transporte particular em contraponto com o transporte público ou a escala do pedestre. Nesse bairro integrado pode ser inscrito um círculo de raio de aproximadamente 700 metros que se adequaria a uma escala de conforto para a caminhada do pedestre, entretanto, as formas urbanas presentes nessa escala não contribuem para essa efetivação. Falta a caracterização do bairro em um contexto cultural particular que levasse em consideração as suas pessoas, tradições e histórias, transformasse o bairro em um lugar e o diferenciasse do contexto de outros bairros,

fracassando, de acordo com Wall & Waterman (2012), através da sua capacidade de responder adequadamente ao contexto único de um povo e sua cultura.

Esse fracasso se deve, principalmente, pela falta de diversidade de usos no local, predominantemente residencial, com exceção do Uberlândia Shopping, e da desconexão das formas dos seus empreendimentos entre si e entre os demais contextos da cidade. O bairro não é pensado na escala do pedestre.

Tratando-se da escala da quadra, Wall & Waterman (2012, p. 51) define que “as quadras da cidade podem conferir tanto aos bairros quanto às cidades uma característica única para todos que nelas vivem ou passam por elas”. O empreendimento em análise, o Loteamento Fechado Gávea Paradiso (Imagem 21), possui apenas quadras internas, cercadas por muros, não permitindo o que o autor define como a passagem dos cidadãos através dessas quadras, já que elas são fechadas apenas aos moradores, tornando-se um espaço não democrático ou acessível a toda cidade.

Imagen 21: Imagem aérea do Loteamento Fechado Gávea Paradiso – Uberlândia – MG.



Fonte: Google Earth. Acessado em 06/07/2015.

Essa característica de isolamento das quadras com relação à cidade define espaços privativos aos moradores do loteamento e, de acordo com Aguiar (2012), já não

podem ser dotados de urbanidade, pois não são espaços essencialmente públicos. Trataremos desse ponto a seguir, ao analisar o elemento morfológico rua.

As quadras do loteamento acompanham a definição do seu perímetro total e o arruamento que segue a topografia natural do local. São, de maneira geral, retangulares, e não há sobras para utilização de miolos de quadras ou acesso entre as quadras. São circundadas por vias públicas de uso privativo e delimitadas pela testada dos lotes. Entretanto, a característica de empreendimento fechado e murado não permite a integração das quadras com o entorno, mesmo que não implantado, acentuando a característica de autossegregação do empreendimento com relação ao desenho do próprio bairro, ou da cidade.

A quarta escala observada no contexto urbano por Wall (2012, p. 54) é a rua. Ela “é a vida imediata de uma cidade. Ela pode ser o contexto pra o nosso entendimento de muitas cidades – o contexto das conexões, das estruturas e, o mais importante de tudo, o contexto da experiência urbana cotidiana”.

Lamas (2011) define o traçado como um dos elementos mais claramente identificáveis tanto na forma de uma cidade como no gesto de desenhá-la, regulando a disposição dos edifícios e quarteirões e ligando os vários espaços e partes da cidade. É o traçado que estabelece a relação mais direta de assentamento entre a cidade e o território.

Mais uma vez, a configuração viária do empreendimento não se conecta ao sistema viário dos empreendimentos do entorno. A Avenida Ibiporã é o único acesso do empreendimento ao entorno, seja o bairro ou o território da cidade. Internamente, as ruas se organizam como uma espinha de peixe, estruturada por uma via central denominada Alameda dos Bicudos e as demais vias se conectam a ela. Dessa forma, todos os acessos do empreendimento acontecem pela Alameda dos Bicudos e as demais vias do empreendimento são sem saída, com retorno permitido através da configuração de *coul-de-sacs*.

A Alameda dos Bicudos possui 20 metros de perfil transversal, com canteiro central, calçadas de 2,50 metros e ainda área de jardim de outros 2,50 metros. As demais vias locais possuem perfil transversal de 12,00 metros e calçadas de 2,50 metros. Internamente o impacto do muro é minimizado devido à presença de Áreas de Recreação Públicas que contornam o empreendimento. Esse tratamento não é observado ao considerar a área externa do empreendimento, com o muro faceando

diretamente a via externa, com exceção de um pequeno trecho de 130 metros de gradil, próximo à portaria de acesso do empreendimento que garante permeabilidade visual nesse trecho do empreendimento.

De acordo com Lamas (2011), a edificação é o elemento mínimo identificável na cidade e, das relações estabelecidas entre tipologia e morfologia, ressalta que o espaço urbano depende dos tipos edificados e do modo como estes se agrupam.

A tipologia edificada determina a forma urbana, e a forma urbana é condicionadora da tipologia edificada, numa relação dialética. [...] Esta interdependência é um dos campos mais sólidos em que se colocam as relações entre a cidade e a arquitetura. Pode ser observada ao longo da História, onde a forma urbana é resultado, produto, e simultaneamente geradora da tipologia edificada, numa relação eminentemente dialética entre cidade e arquitectura, entre forma urbana e edifícios (LAMAS, 2011, p. 86).

Sem dúvida, um dos grandes destaques na forma urbana observada no empreendimento em análise é a edificação e o seu conjunto com relação ao entorno da cidade. A tipologia das edificações é harmoniosa no que diz respeito ao gabarito, formado por casas de dois pavimentos, predominantemente utilizando-se platibanda para esconder o telhado, caixa d'água em forma de torre, também escondida, afastamento lateral e frontal padrão, e principalmente a predominância da cor branca. Observando a Imagem 16 (página 100), fica clara essa harmonia interna com relação à tipologia arquitetônica. Interessante, destacar que essa tipologia não é imposta, com exceção, obviamente, das questões legais como gabarito máximo, taxas de ocupação e afastamentos mínimos.

Apesar da harmonia observada nessa tipologia aproximada e no destaque na cor do conjunto do empreendimento, não podemos desconsiderar o lado negativo observado nessa padronização, que desconsidera a diversidade tipológica das construções e não se conecta com o entorno, apesar de ainda não haver outras construções no entorno. Mas a falta de diversidade em si é um fator negativo na forma urbana observada no loteamento Gávea Paradiso.

Da mesma forma, as fachadas também se destacam como reflexo desses edifícios, não estando alinhados ao limite do lote, afastadas desse alinhamento por áreas verdes e geralmente com o mesmo padrão construtivo observado em todo loteamento, inclusive no destaque pela cor branca. De forma positiva, podemos destacar a ausência dos muros frontais entre as edificações, ampliando os espaços públicos internos, com boa disposição de áreas verdes e áreas livres. Negativamente, entretanto, destaca-se

mais uma vez a presença dos muros que não permitem que esses espaços públicos sejam democráticos e nem se conectarem às demais áreas verdes e livres da cidade, justificando a ausência de urbanidade de acordo com Aguiar (2012).

Essa homogeneização da forma urbana evidencia o que Ascher (2010) sugere que os indivíduos estão cada vez mais diferentes e autônomos, em uma diferenciação social mais pulverizada, uma vez que não partilham, a não ser muito momentaneamente, dos mesmos valores e experiências urbanas. De acordo com levantamento realizado por Sposito (2013), é significativo o número de moradores que pouco se relaciona com sua vizinhança, ainda que tenha, em seu discurso, valorizado a opção de moradia em espaços residenciais fechados, associando essa escolha à ideia de um espaço mais homogêneo, significando “estar entre os seus”, refletindo inclusive na morfologia urbana.

A análise desse empreendimento nos permite concluir que se inicia a construção de uma nova forma das cidades. Sposito (2013) destaca a implantação desses empreendimentos com uma tendência à localização mais periférica que contribuem para dispersão urbana e o controle do capital imobiliário sobre o parcelamento do solo. Morfologicamente, esses novos modelos de habitar acentuam a segmentação social, expressa através dos muros e guaritas e se expandirmos a análise da morfologia, não apenas aos seus elementos, mas à distribuição dos grupos sociais e das funções da cidade. Os espaços fechados redistribuem os grupos sociais no espaço da cidade, reorganizam seus usos e principalmente a forma urbana, desconectada geralmente do próprio tecido urbano e da forma da cidade tradicional.

CONDOMÍNIOS MRV

Os empreendimentos da empresa MRV não se configuraram de uma maneira tão diferente quanto ao loteamento fechado Gávea Paradiso, analisado anteriormente. Uma diferença é que a estrutura de condomínio da MRV é de um empreendimento vertical, enquanto o primeiro é horizontal, mas ambos são fechados entre muros. A diferença de renda também é clara, já que os mesmos são destinados a grupos de renda entre três e 10 salários mínimos, enquanto o Gávea Paradiso é destinado a um grupo de alta renda.

A configuração em termos de território e sua inserção na cidade é a mesma para os dois empreendimentos, portanto não voltaremos mais a essa análise, já que estamos

analizando empreendimentos em uma mesma região, e o território de inserção também coincide.

O bairro de localização dos empreendimentos da MRV é no loteamento Gávea Sul (Figura 6: Região Loteamento Gávea Sul, página 147), confrontando a sul com o Anel Viário Sul, margem direita do Córrego da Lagoinha e a leste com o Loteamento Shopping Park. O loteamento Gávea Sul é constituído por 15 quadras; destas, quatro são divididas em lotes menores que variam de 300 a 1000 metros quadrados e 11 quadras que por si só configuram um lote único, destinados a implantação de condomínios. Em uma quadra está sendo implantado um loteamento fechado, nos moldes do Gávea Paradiso em uma área de aproximadamente 50.000 metros quadrados e em sete quadras, do total de 15, estão implantados ou em fase de implantação os condomínios da MRV.

Os lotes desses empreendimentos coincidem com a forma da quadra, geralmente grandes que variam de 12 a 45 mil metros quadrados e circundados por vias públicas. Os limites das quadras são definidos por muros em tijolo de concreto, criando nas vias públicas corredores cercados por muros em ambos os lados. As ruas do entorno são praticamente inóspitas e não se observa a circulação de pedestres, a não ser o trajeto entre a parada de ônibus e a entrada dos condomínios. O uso da região é unicamente residencial. Portanto, a ausência de diversidade de usos na região obriga que a população se desloque por grandes distâncias para acessar o comércio básico. Geralmente, utilizam-se do transporte público ou automóveis particulares.

A tipologia das edificações (Imagem 22, página 149) também é a mesma nos 336 blocos de apartamentos de quatro pavimentos encontrados na região, padronizando a sua forma, gabarito e implantação nas quadras, circundados por bolsões de estacionamento pavimentados em asfalto, contribuindo para o aumento da temperatura da área, devido principalmente a falta de áreas verdes e de solo permeável.

FIG. 6 - REGIÃO LOTEAMENTO GÁVEA SUL

A map showing three plots labeled A-1, A-2, and A-3. Plot A-1 is shaded grey and labeled "ÁREA NÃO PARCELADA". Plot A-2 is labeled "LITORÂNEA P. ACCIDENTAL". Plot A-3 is labeled "CENTRO". The map also shows a green area at the bottom left labeled "AREIA".



LEGENDA

- | CATEGORIA |
|--------------------------------|
| ÁREAS VERDES LIVRES / APP |
| PROJETO EDIFICAÇÕES |
| ÁREAS INTITUICIONAIS |
| VAZIOS |
| LOTEAMENTOS FECHADOS |
| CONDÔMINIOS FECHADOS VERTICais |

LOTEAMENTOS FECHADOS

- 1 GOLDEN VILLAGE
 - 2 PARK SUL

CONDOMÍNIOS FECHADOS [MRV]

- ③ UNITED STATES
④ UNICIELO
⑤ UBÀ
⑥ UNITED COAST
⑦ UNIVERDI
⑧ UNIVERSITÀ
⑨ UDINESE

ESCALA GRÁFICA



FIG. 6 - REGIÃO LOTEAMENTO GÁVEA SUL

Imagen 22: Imagem aérea do Condomínio United Coast de propriedade de MRV – Uberlândia – MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A.S. Fotografado em 02/04/2015.

Apesar de ser positiva a alta densidade, considerando-se uma população total de quase 20 mil habitantes nesses empreendimentos da empresa, a região não é provida de diversidade de usos, conforme demonstrado, faltando principalmente áreas de lazer para a população, equipamentos públicos como escolas e postos de saúde, comércio, serviços e cultura. As unidades habitacionais de 44 metros quadrados disponibilizadas nos apartamento da empresa deveriam refletir uma valorização do espaço externo para contemplar áreas de lazer para os habitantes locais e uma maior conectividade entre os elementos desses empreendimentos e o bairro do entorno. Nem mesmo a Área de Preservação Permanente do Córrego da Lagoinha, destinada à implantação dos parques lineares da cidade de Uberlândia, foi adaptada para se configurar como espaço livre destinados à contemplação e ao lazer da população moradora do entorno.

A Figura 7: Região Loteamento Gávea Sul – Cheio X Vazio, página 150, mostra claramente a ocupação de um vazio urbano pelos empreendimentos da MRV, concentrados nesse local.



A presença dos muros (Imagem 23, página 151), mais uma vez, destaca-se na morfologia urbana do local, configurando-se como uma forma de autossegregação e desconexão com a cidade em seu entorno. A falta de atratividade para as calçadas e Áreas Públicas do entorno abandonadas confirmam uma região com completa ausência de urbanidade, devido, principalmente, à forma urbana caracterizada pelo empreendimento, que nega a rua, desestimula a circulação de pedestres e bicicletas e não valoriza a diversidade de usos.

Imagen 23: Imagem aérea do Condomínio Universitá de propriedade de MRV a partir do Anel Viário – Uberlândia – MG.



Fonte: MOTTA, Guilherme A.S. Fotografado em 02/04/2015.

A OCUPAÇÃO IRREGULAR “DO GLÓRIA”

A região da Ocupação Irregular do Glória localiza-se em uma área de aproximadamente 63 hectares, nas margens da BR-050, no Setor Sul da cidade e é de propriedade da Universidade Federal de Uberlândia. De acordo com a imagem abaixo, a região ocupada situa-se entre os bairros São Jorge e a BR-050, saída pra Uberaba/São Paulo (Imagen 24, página 152).

De acordo com o site de noticias da Universidade Federal de Uberlândia, de 27 de Maio de 2015, publicado em <http://www.comunica.ufu.br/noticia/2015/05/reuniao-na-ufu-discute-ocupacao-do-gloria>, a ocupação possui atualmente cerca de 2.500 famílias, cerca de 15 mil pessoas assentadas e data do ano de 2011.

A PMU está em negociação com a proprietária da gleba, a Universidade Federal de Uberlândia e com o MCidades, para chegar a um acordo quanto à solução do problema gerado pela ocupação dessa área pelas famílias. Uma das soluções seria a construção de residenciais multifamiliares para acomodar as famílias da ocupação e ainda inscritas no programa habitacional da PMU. Outra solução seria o poder público

municipal arcar com uma contrapartida à universidade em troca da área ocupada, para regularizar o assentamento e, consequentemente, torná-lo um loteamento convencional e legal, de acordo com a Lei Complementar 523/2011.

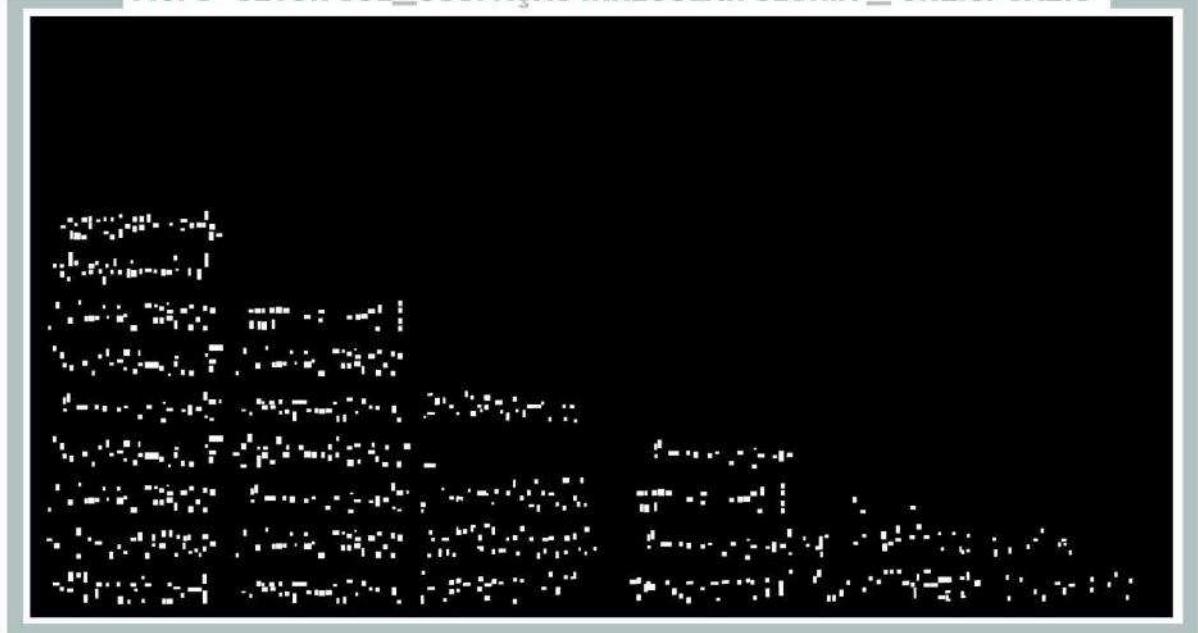
Imagen 24: Imagem da Ocupação Irregular do Glória - Uberlândia – MG.



Fonte: Google Earth. Acessado em 14/07/2015.

A primeira impressão ao observar a forma de ocupação do espaço, através de uma figura-fundo (Figura 8: Setor Sul – Ocupação Irregular Glória – Cheio/Vazio, página 153), é que as construções estão implantadas de forma irregular, observando-se uma dissociação bastante evidente das áreas vazias com as áreas cheias, definidas pelas edificações que se configuram na primeira forma urbana a ser analisada e a ser encontrada na região. Elas não obedecem a parâmetros ou índices urbanísticos, como taxas de ocupação ou afastamentos mínimos. Isso se deve, obviamente, ao fato de a parcela urbana não estar definida de forma legal.

FIG. 8- SETOR SUL_OCUPAÇÃO IRREGULAR GLÓRIA _ CHEIO/VAZIO



Fonte: Google Earth. Acessado em 08/08/2014. Modificado pelo Autor.

Apesar da aparente desordenação no espaço, dado pela forma urbana do elemento edificação no território, podemos ainda identificar outros elementos morfológicos presentes nessa ocupação. Seguindo esta escala de análise, podemos distinguir claramente que a região foi ocupada de acordo com a parcela fundiária mínima que é definida por lei municipal, através de lotes de 250 metros quadrados, com testada frontal de dez metros. Portanto, a ocupação obedece ao parcelamento previsto por lei e garante a parcela mínima do lote. As edificações encontram-se inseridas dentro dessa parcela mínima, sem obedecer a parâmetros urbanísticos ou construtivos de acordo com as demais leis municipais (Figura 9: Setor Sul – Ocupação Irregular Glória, página 154).

FIG. 9- SETOR SUL_OCUPAÇÃO IRREGULAR GLÓRIA



Fonte: Google Earth. Acessado em 08/08/2014. Modificado pelo Autor.

Os lotes definem quadras perfeitamente regulares de 50 metros por 250 metros, ou seja, quadras retangulares que ainda são delimitadas por vias públicas de quatorze metros, sendo oito metros de pista de rolamento e três metros de calçada para cada lado. Os tamanhos das ruas também são os mesmos definidos por lei para um loteamento regular para vias locais. A lei municipal que dispõe sobre o sistema viário local é a Lei Complementar 10.686/2010 e o parcelamento do solo é definido pela Lei Complementar 523/2011.

Essa disposição de quadras retangulares confirma uma tendência observada principalmente desde a criação da Lei Federal 6766/1979, que regulamenta o parcelamento do solo urbano no país, contribuindo com a dissolução da quadra tradicional, geralmente, medindo cerca de 100 a 120 metros de comprimento de cada lado, criando a tradicional quadrícula urbana, muito definida por arquitetos do novo urbanismo como uma medida propícia para a mobilidade urbana. Em contraponto, as

quadras retangulares, que tentam aproveitar a parcela do solo para criação de quantidade maior de lotes, tornam as distâncias percorridas pelos pedestres maiores, ainda mais que a própria legislação permite quadras de até 320 metros de comprimento.

Observa-se uma situação grave que é a ocupação de uma Área de Preservação Permanente com esse parcelamento irregular, de forma a não preservar uma das nascentes do Córrego do Glória e nem suas margens, contribuindo para a degradação ambiental da área.

Esse parcelamento, apesar de ter sido elaborado de forma irregular, sem aprovação dos órgãos responsáveis, nem implantação de infraestrutura mínima, obedece a parâmetros formais com relação aos elementos mínimos morfológicos, como a edificação, o lote, a rua, a quadra e o bairro. Apesar disso, há uma desconexão com o seu entorno, não há continuidade do sistema viário dos bairros do entorno com a área da ocupação, as quadras são muito longas, o que não é atrativo para a mobilidade das pessoas e a falta de infraestrutura mínima, como pavimentação de ruas e calçadas, iluminação pública e redes de água potável e esgotamento sanitário, segregando a região com relação aos demais bairros do entorno, e a população sobrevive de forma mais precária, por não ter acesso à infraestrutura urbana mínima necessária.

Apesar dos problemas estruturais dessa ocupação, observamos que a tendência natural à diversificação das atividades já pode ser notada. Apesar do uso predominantemente residencial, já se encontram instalados no local pequenos comércios e serviços, comprovando a necessidade natural da diversidade de usos de um bairro, contrariando as concepções com restrições de uso, como os empreendimentos fechados e os condomínios, que são estritamente residenciais, e obrigam seus moradores a se deslocarem, muitas vezes de automóveis particulares, para terem acesso aos serviços e comércios que poderiam ser dotados na vizinhança.

A vitalidade das ruas também é importante destacar. Da mesma forma que no Bairro Shopping Park, notamos crianças brincando nas ruas, famílias caminhando ou conversando nas portas das residências e se deslocando em busca do comércio e serviço local. Apesar da precariedade da infraestrutura dos espaços públicos da região, essa diversidade e essa vitalidade comprovam a existências de graus de urbanidade mais elevados do que nos bairros murados, como os loteamentos fechados e os condomínios, onde não se observa pessoas nas ruas ou nos espaços públicos, apenas automóveis.

Esse segundo capítulo da dissertação discorreu a respeito dos principais agentes produtores/construtores da nossa cidade, através do agente público, o capital imobiliário representando o agente privado e os movimentos sociais, bem como as consequências dessa maneira de construir a cidade na sua forma morfológica que encontramos na área em estudo, e o rebatimento disso na baixa qualidade no que diz respeito a importantes qualidades da cidade, como a urbanidade e os espaços públicos.

Pudemos observar que todos os empreendimentos analisados possuem graves problemas morfológicos, como a presença dos muros nos loteamentos fechados e dos condomínios da MRV, e até mesmo os fechamentos das residências no Bairro Shopping Park e na ocupação do Glória. Nenhuma dessas áreas possui espaços públicos atrativos, que aglomerem moradores em atividades que demonstrariam a qualidade de espaços e mais altos graus de urbanidade.

Os muros dos loteamentos e dos condomínios são uma forma de negação da própria cidade e de autossegregação. Já no Bairro Shopping Park e na Ocupação do Glória, observa-se uma maior utilização das ruas e calçadas, crianças brincando nas portas das casas, famílias conversando nas calçadas e certa mobilidade, observada quando os moradores se direcionam aos comércios próximos, como a padaria e o comércio local. O Bairro Shopping Park e a ocupação possuem maior vitalidade dos espaços públicos, mesmo que essa vitalidade se restrinja às ruas, e não há valorização dos demais espaços públicos. Os graus de urbanidade nesses locais, portanto, são maiores que nos empreendimentos murados.

No próximo capítulo, vamos nos utilizar dessa grave problemática observada na construção de nosso espaço urbano para decidirmos de forma clara e convicta que esta não é a cidade que nós aspiramos viver. Será que queremos viver cercados por muros? Ou ainda por automóveis e máquinas? De forma autossegregativa? Então, qual é a cidade que queremos? Vamos traçar visões de espaço que privilegiem as pessoas, a diversidade de relações e usos e propor diretrizes gerais para que essa dinâmica na qual a cidade tem sido construída possa se alterar, especificamente a área em estudo.

CAPÍTULO 3 – VIVER A CIDADE

Em Eudóxia, que se estende para cima e para baixo, com vielas tortuosas, escadas, becos, casebres, conserva-se um tapete no qual se pode contemplar a verdadeira forma da cidade. À primeira vista, nada é tão pouco parecido com Eudóxia quanto o desenho do tapete, ordenado em figuras simétricas que repetem os próprios motivos com linhas retas e circulares, entrelaçado por agulhadas de cores resplandecentes, cujo alternar de tramas pode ser acompanhado ao longo de toda a urdidura (CALVINO, 2014, p. 91).

É conveniente iniciar este terceiro capítulo questionando mais uma vez qual é a cidade que queremos para viver? Será essa cidade que construímos no segundo capítulo dessa dissertação, onde destacamos o Loteamento Fechado Gávea Paradiso, os condomínios da MRV, o Bairro Shopping Park e a ocupação irregular do Glória? Obviamente, queiramos ou não, a cidade que nós vivemos é essa, consequência de todo processo de urbanização que nosso país viveu, acentuados principalmente a partir do período entre guerras, conforme já delineado no primeiro capítulo dessa dissertação.

Apesar das graves consequências ocorridas na forma de construção de nossas cidades, observadas a partir dos processos e agentes responsáveis pelo planejamento urbano no Brasil, pretende-se nesse capítulo expor de forma positiva e otimista quais caminhos ainda podemos trilhar na construção do nosso meio ambiente urbano, a fim de proporcionar uma cidade melhor para viver nos próximos anos.

Desenvolvemos esse capítulo baseado – além do amadurecimento adquirido ao longo dos dois primeiros capítulos, onde se buscou compreender a cidade contemporânea, suas particularidades históricas e sociais, os agentes construtores da cidade e ainda as análises morfológicas realizadas – em uma metodologia baseada em três materiais principais, a Nova Carta de Atenas (2003), os livros de autoria de Gehl (2013) e Speck (2012).

3.1. A NOVA CARTA DE ATENAS (2003)

A Carta de Atenas (1933) é um documento de compromisso que foi elaborado e assinado por arquitetos e urbanistas internacionais do início do século XX, entre eles Le Corbusier. A Carta foi redigida como conclusão do Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos que teve lugar em Atenas, na Grécia, em outubro de 1931. Ao orientar sobre o exercício e o papel do urbanismo dentro da sociedade, serviu de inspiração à arquitetura moderna.

No início do século XX, começou a ter lugar uma série de reuniões e conferências com o objetivo de identificar os itens fundamentais que dariam forma a uma concessão comum do conceito de cidade. Dessa forma, urbanistas e arquitetos de renome fizeram um diagnóstico da situação das cidades, identificando problemas e as respectivas soluções. Foram redigidas normas a partir de um diagnóstico prévio.

A Carta de Atenas assentava em quatro funções básicas da cidade: habitação, trabalho, diversão e circulação. A Carta de Atenas propunha, em termos sociais, que cada indivíduo tivesse acesso às alegrias fundamentais, ao bem-estar do lar e à beleza da cidade.

Em 1998, foi elaborada pelo Conselho Europeu de Urbanistas a Nova Carta de Atenas. Associações e institutos de urbanistas de países da União Europeia uniram-se no Conselho Europeu de Urbanistas, composto por representantes de Portugal, Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália e Reino Unido. Este grupo começou a se reunir regularmente a partir de meados de 1995 e no início de 1998 apresentou a redação da Nova Carta de Atenas. Esta pretendeu ser mais adequada às gerações vindouras do que a de 1933, dando o papel principal ao cidadão na hora de tomar decisões organizativas. A Nova Carta de Atenas foi publicada em 2003.

Segundo a nova carta, a evolução das cidades deve resultar da combinação de distintas forças sociais e das ações dos principais representantes da vida cívica. O papel dos urbanistas profissionais passou a ser o de proporcionar e coordenar o desenvolvimento.

A Nova Carta de Atenas (2003) centra-se nos habitantes, nos utilizadores da cidade e nas suas necessidades em um mundo em grande mudança, além de propor uma visão coerente de cidade e novos sistemas de governança e de envolvimento dos cidadãos nos processos de tomada de decisão. Ela utiliza novas TICs e convergência de esforços de urbanistas e outros profissionais.

O documento é dividido em duas partes e a primeira propõe uma visão futura da cidade. Nesse contexto, destaca-se a cidade coerente.

A **cidade coerente** deve estabelecer continuidade de evolução no tempo, o que afeta as estruturas sociais e diferenças culturais, significando a continuidade da identidade. Dessa forma, no futuro, é o conceito de cidade em rede composta de conjuntos urbanos policênicos organizados em rede que ressurgirá, tendo já muitos deles ultrapassado as fronteiras nacionais na perspectiva de uma nova Europa.

A **coerência social** é estabelecida a partir do momento em que os interesses da sociedade como um todo tendo em conta as necessidades, os direitos e os deveres dos diversos grupos e dos cidadãos individuais sejam respeitados. Destaca-se ainda a necessidade de restabelecer laços de coesão entre as gerações e que as trocas e as

integrações entre as diferentes culturas presentes darão à vida na cidade uma riqueza e uma diversidade muito maiores, tornando atratividade para a cidade.

As redes e os fluxos de mobilidade se estabelecem como essenciais aos habitantes, através do uso criativo de novas tecnologias que permitirá oferecer uma variedade de sistemas de transportes para pessoas e bens, e para os fluxos dos mais variados tipos de informação. Deve haver, para tanto, a integração completa das políticas de transporte e das políticas urbanas, tornando-se complementares. Os equipamentos e serviços deverão ser adaptados às necessidades da população, garantindo o direito das pessoas a esses serviços e acessibilidade financeira.

Com relação à **coerência econômica**, deve ser levado em consideração as duas forças principais que influenciam a questão da economia: a globalização e a especialização. Dessa forma, as cidades deverão fazer escolhas estratégicas sobre a sua orientação, através de flexibilidade e diversidade de oportunidades, podendo também cultivar a sua própria identidade econômica. Mais uma vez encontra-se a importância das redes em seus diversos níveis, contribuindo para a inserção dos cidadãos ao pleno emprego e ganho financeiro.

As cidades devem ser competitivas e avaliar constantemente suas fragilidades e pontos fortes para agir em conformidade e obter vantagens no contexto de extrema complexidade do mundo.

Dessa forma, as cidades deverão se inserir nas diversas redes para melhorarem suas vantagens competitivas, funcionando em um sistema integrado, além de se tornarem os nós físicos ou virtuais das redes policêntricas.

A **coerência ambiental** deve ser obtida através do uso consciente dos recursos disponíveis, da proteção dos seus cidadãos contra os excessos de poluição, da melhoria da eficiência e da utilização de recursos renováveis através de um sistema coerente e auto-suficiente. Devem-se buscar cidades sustentáveis, permitindo aos cidadãos viver e trabalhar em espaços de proximidade, ligados a um patrimônio cultural e natural bem conservado. E, ainda, privilegiar a obtenção de novas formas de energia a partir de recursos não poluentes e renováveis.

Em síntese, na Nova Carta de Atenas (2003), os elementos de coerência econômica, social e ambiental terão forte influência e grande impacto sobre o urbanismo e sobre o desenvolvimento e ordenamento do território.

Dessa forma, a articulação entre as diferentes redes, tanto interiormente como ao redor das cidades, será melhorada, mantendo-se e melhorando as funções essenciais dos centros e de outros nós; esses locais serão servidos por redes de comunicação e transportes eficientes de forma que não prejudiquem a sua vitalidade e animação.

Ressalta-se a importância do desenho urbano e a composição urbana como essenciais para o renascimento das cidades. A contribuição da Europa no atual século seria o novo modelo de desenvolvimento das cidades, com coerência em todos os sentidos da palavra através de cidades inovadoras e produtoras de riqueza, criativas nas ciências, na cultura e nas ideias.

A segunda parte da Nova Carta de Atenas (2003) segue com tendências divididas em quatro grupos principais:

- Alterações Sociais e Políticas
- Alterações Econômicas e Tecnológicas
- Alterações Ambientais
- Alterações Urbanas

Alterações Sociais e Políticas

Devido às forças da globalização, as fronteiras perdem o seu sentido pelo processo de unificação, visto que o tempo e a distância parecem perder importância.

Os cidadãos dos diversos países ficam em contato direto e as cidades entram em competição umas com as outras, em uma escala global. Na Europa, as mudanças radicais de governos influenciam a organização do ordenamento do território e a gestão das cidades. A falta de regulamentos e o poder privado oferecem novas vias para o financiamento e permitem novos projetos de desenvolvimento.

As cidades são forçadas a entrar num meio gerido pela competição dos investimentos. Estas optam frequentemente por um estilo de gestão empresarial com visões estratégicas em curto prazo e, sobretudo, objetivos dilatados por aspectos financeiros, bem diferentes daqueles tradicionalmente associados à atividade do poder público. Isto se reflete, por exemplo, pelo aumento do poder privado, o que conduz, por vezes, os poderes públicos locais a negligenciar a participação do poder público nas políticas do Urbanismo estratégico.

Muitos dos importantes problemas financeiros e sociais com os quais as cidades se debatem atualmente conduzem a deficiências na prática da democracia local, porque os poderes públicos deixam muitas de suas responsabilidades nas mãos do poder privado. Os cidadãos sentem-se abandonados pelos seus representantes locais e perdem a confiança, o que origina a perda do envolvimento público nas decisões do planejamento.

Os desafios para as cidades do futuro centram-se nos conceitos-chave de desenvolvimento sustentável, da identidade urbana, da vida em comunidade, da segurança, da saúde e da proteção médica – e tornam-se cada vez mais assuntos delicados para os urbanistas e para os processos de planejamento estratégico.

A necessidade de se criar um ambiente urbano que ofereça qualidade de vida, mas também a proteção da saúde e a segurança pública lançam às cidades do futuro um importante desafio, no qual os aspectos de sustentabilidade social, econômica e ambiental sejam equilibrados. Desenvolver novas identidades baseadas nas novas influências culturais é também um dos grandes desafios que as cidades devem resolver.

A recuperação dos laços e da solidariedade social entre as diferentes gerações parece ter-se transformado num elemento crítico para o futuro bem-estar das populações urbanas.

O desenvolvimento de processos inovadores de democracia local constitui outro desafio. Trata-se de procurar novos meios para mobilizar todos os atores, com o objetivo de aumentar a participação e de assegurar a promoção dos interesses comuns de todos os grupos. A participação dos cidadãos permite uma melhor compreensão das exigências das pessoas e pode dar início a uma verdadeira evolução cultural, que conduzirá à aceitação de soluções muito diversas para fazer face às diferentes necessidades dos vários grupos, preservando sempre uma identidade da cidade.

Alterações Econômicas e Tecnológicas

No início do século XXI, a velocidade do desenvolvimento tecnológico, baseada na procura, na inovação e na sua difusão no campo das ciências e técnicas, é mais rápida que em qualquer outro momento da história. Influencia os modos de vida, a economia, as estruturas do território e a qualidade das cidades, sejam elas de grande ou pequeno porte.

O desenvolvimento e o aprofundamento do conhecimento sobre os fundamentos da economia mudaram radicalmente as forças que conduziram ao desenvolvimento urbano. As empresas mundiais organizam e gerem os seus negócios independentemente dos limites regionais e nacionais, utilizando e empregando recursos, como a mão de obra, onde a oferta estiver disponível e for menos cara. Os critérios de localização já não são aqueles da concentração de indústrias transformadoras, pois a riqueza e a diversificação das atividades exercidas nas cidades, assim como a qualidade do ambiente urbano se tornaram os novos fatores decisivos para a localização das empresas.

A globalização da economia reforça o impacto dos fatores externos sobre o desenvolvimento urbano. Mesmo trazendo novas oportunidades, enfraquece muitas vezes a economia local tradicional, conduzindo à depreciação dos objetivos locais e à perda das ligações econômicas e culturais entre a cidade e a região. Sem um quadro de governança local capaz de responder a estes desafios para preservar estas forças econômicas, pode-se conduzir a um processo de exclusão social e a situações de precariedade.

Nos desafios para as cidades do futuro, a economia baseada no saber será mais importante que as indústrias convencionais. A otimização das ‘performances’ das atividades econômicas resultará mais tempo livre para os seus habitantes. Este fato deverá relacionar com uma maior escolha de atividades culturais e de lazer, reais ou virtuais.

Os novos tipos de atividades econômicas deveriam igualmente resultar em: menos poluição, centros das cidades mais animados, paisagens valorizadas e mais biodiversidade ao longo dos perímetros urbanos e no espaço rural envolvente. As qualidades culturais, assim como as ambientais, serão sucessivamente reconhecidas como fatores competitivos importantes para as cidades. A identidade histórica específica e as qualidades de cada cidade terão um papel decisivo no seu desenvolvimento. De todos os seus objetivos, as cidades terão necessidade de desenvolver aqueles que melhor permitam a elas assegurar a sua prosperidade num contexto de redes de cidades, que se desenvolverão em diferentes escalas, produzindo novas formas de cooperação. Um desafio importante consiste em atingir este objetivo, assegurando que a maior parte da população se sinta total e ativamente incluída.

A cidade de Uberlândia é reconhecida nacionalmente como um importante centro de logística, sediando diversas empresas dessa atividade econômica e destacando-se com tecnologias que permitam a sua inserção em uma rede importante de cidades envolvidas na produção e distribuição de mercadorias e riqueza. Essa atividade deve ser considerada como uma potencialidade importante no desenvolvimento econômico da cidade e, para isso, devem-se considerar a melhoria e o aperfeiçoamento de infraestrutura para manter a cidade como um importante nó nessa rede logística nacional e, também, mundial. Há estudos de viabilidade sobre transformação do aeroporto da cidade em um importante aeroporto internacional de cargas que, aliado à posição geográfica favorecida de Uberlândia, contribuiria para consolidar a região como importante na logística do país.

O setor de telecomunicações também é importante na cidade. O grupo Algar desenvolve tecnologias na área e atualmente possui subsede na cidade de São Paulo, inserindo a cidade de Uberlândia em outra rede que conecta diretamente a capital paulista à cidade, formando uma rede de dados e informações importante para a cidade.

Importante considerar, portanto, que essas características já existentes na cidade possam contribuir para a inserção na sociedade de grupos sociais diversificados. O investimento em educação por essas empresas em pesquisa através de parcerias público-privadas e em universidades da cidade são importantes na formação da mão-de-obra especializada e na construção de infraestrutura para melhorar a posição da cidade em suas diversas redes econômicas.

No Setor Sul, área em estudo, conforme já destacamos nos Capítulos anteriores, encontram-se diversas faculdades particulares e, ainda, o Campus Glória da Universidade Federal de Uberlândia, destacando a região através da presença desses sistemas de educação e desenvolvimento de pesquisa em tecnologia. Podemos também lembrar que no Setor Sul encontra-se o Polo Tecnológico que, conforme foi informado no Capítulo 2, deve-se destinar à implantação de empresas no ramo de tecnologia, contribuindo para a formação de mão-de-obra qualificada e desenvolvimento de tecnologias.

No contexto das universidades e do Polo Tecnológico localizados no Setor Sul, devemos pensar um espaço urbano que reflete em seu desenho e projeto essas características de inserção em rede, desenvolvimento tecnológico e diversificação social através da formação e inclusão pelo viés da educação. Uma rede de transporte público

eficiente que interligue esses espaços, um sistema cicloviário para atender os estudantes e a inter-relação entre essas universidades, a criação de espaços públicos conectados a redes de telecomunicações rápidas e baratas, a fim de facilitar e democratizar o acesso à informação, são essenciais.

Alterações Ambientais

Atualmente o ambiente físico é grandemente afetado pela escala crescente das atividades econômicas, pela urbanização contínua e consumidora do solo, pelo declínio da agricultura e pela expansão das redes de infraestruturas e de serviços. Os espaços naturais no interior e em torno das cidades tendem a desaparecer sob a pressão da expansão econômica.

O ambiente físico é também ameaçado pela poluição e pelo consumo de recursos não renováveis. A contaminação do solo, da água e do ar continua a crescer, a poluição luminosa e sonora ameaça seriamente a capacidade de assimilação dos ambientes natural e humano. Mudanças climáticas conduzem a condições atmosféricas menos estáveis, acompanhadas de mais precipitação, turbulência, ventos mais fortes, e uma subida do nível do mar.

As más condições de saúde nas cidades são o resultado de atividades poluentes e produção de resíduos. Menos espaços verdes e menos biodiversidade nas cidades são ameaças para a qualidade de vida urbana e dos espaços públicos. O valor ambiental das orlas urbanas está em declínio. A agricultura e os espaços verdes dão lugar a construções, a estruturas e a atividades não apropriadas aos espaços rurais. Perigos ainda mais graves podem afetar as grandes concentrações urbanas, como as avalanches, os deslizamentos de terras e as tempestades violentas que intensificam a tomada de consciência da necessidade de medidas públicas de proteção contra as catástrofes naturais.

Os desafios para as cidades do futuro centram-se no princípio da precaução e as considerações ambientais devem estar incluídas em todos os processos de tomada de decisão e não só onde as avaliações de impacto ambiental são obrigatórias. A necessidade de preservação dos ecossistemas é uma preocupação que deve estar integrada na gestão da cidade. É preciso procurar equilíbrios entre o desenvolvimento urbano baseado na economia e as condições de vida saudáveis. Encontrar os meios

financeiros para realçar e proteger os espaços naturais e a biodiversidade é uma importante tarefa a cumprir. A necessidade de um ambiente saudável implica também uma gestão criteriosa do espaço, para o qual o Urbanismo e o planejamento estratégico são instrumentos essenciais.

Um grande problema ambiental evidenciado na cidade de Uberlândia é em decorrência do descarte incorreto de resíduos sólidos. De acordo com informações no site de notícias local <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/descarte-incorreto-de-lixo-e-maioria-das-reclamacoes/> de 02 de Julho de 2015, uma das maiores reclamações na Secretaria Municipal de Serviços Urbanos da PMU, trata-se do descarte incorreto de lixo. Diversos lotes e glebas da cidade, e evidenciando o Setor Sul da cidade, que possui muitas áreas vazias, são utilizadas para esse descarte, acarretando sérios problemas ambientais como mau cheiro e infestação de animais.

Alterações Urbanas

Atualmente a cidade não é uma entidade edificada contínua e densa, mas inclui sempre uma variedade de formas e espaços urbanos. O desenvolvimento das cidades e das regiões não é só o resultado de técnicas modernas de planejamento do espaço, mas também o resultado de desenvolvimentos informais e não planejados do passado. As tecnologias de informação e de comunicação permitem comunicações mundiais diretas e imediatas. A acessibilidade física evoluiu, como consequência da melhoria das infraestruturas, nomeadamente no que diz respeito ao transporte de mercadorias e pessoas sobre redes otimizadas e bem geridas que crescem rapidamente. Os sistemas tendem a funcionar com mais eficácia, a custos reduzidos, gerando novas soluções e novas formas e modelos urbanos.

Uma melhor acessibilidade física que resulta de infraestruturas de transporte melhoradas tende, no entanto, a criar barreiras e obstáculos, especialmente para os modos de transporte e de deslocamentos mais lentos. Tem como resultado que as estruturas físicas dominantes conduzam à fragmentação das estruturas dos arredores da cidade e da paisagem. A suburbanização e a dispersão das funções urbanas para as zonas periféricas da cidade implicam distâncias de deslocações maiores e, finalmente, a deterioração da qualidade dos equipamentos e dos serviços.

Um decréscimo do uso do transporte público e um crescimento da utilização do transporte individual agravam ainda mais os problemas das cidades. No caso de Uberlândia, apesar de haver crescimento no número de usuários do transporte público, não foi na mesma proporção que o crescimento da cidade, na ordem de 30% e no número de automóveis em 106%, no período de 14 anos, entre 2001 e 2014, conforme detalhado a seguir.

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes da PMU, o total de viagens realizadas diariamente por ônibus na cidade de Uberlândia, em 2014, representou uma média de 5.426.347, enquanto em 2001, havia sido de 4.318.639 usuários, ou seja, um aumento de 26% entre 2001 e 2014.

A frota de veículos na cidade de Uberlândia, de acordo com dados do IBGE, passou de 108.141 unidades em 2001 para 223.014 em 2014, ou seja, um aumento de 106% em 14 anos, no número de automóveis. A quantidade de motocicletas e motonetas, ainda segundo dados do IBGE, passou de 35.630 unidades em 2001 para 107.532 unidades em 2014, ou seja, um aumento de 201%. Ao mesmo tempo, a população da cidade passou de 503.331 habitantes em 2001 para 654.681 em 2014, de acordo com estimativa do IBGE, ou seja, um aumento de 30%.

Em Uberlândia, vamos destacar dois Parques Urbanos. Um deles é o Parque do Sabiá (Imagem 25, página 169). De acordo com a PMU, o complexo Parque do Sabiá, que começou a ser construído em 07 de Julho de 1977 e foi inaugurado em 07 de novembro de 1982, possui uma área de 1.850.000 m², que abrange um bosque de 350.000 m² de área verde, um conjunto hidrográfico composto por três nascentes que abastecem sete represas e originam oito lagos; uma praia artificial com 300 metros de extensão; um zoológico com animais em cativeiro de dezenas de espécies; uma estação de piscicultura com vários tanques, que servem para estocagem de matrizes, reprodução de peixes, estocagem de pós-larvas e alevinagem; um pavilhão de 1.080 m² de área construída, que comporta 36 aquários e 36 espécies diferentes de peixes, com valor econômico e ornamental; uma pista de *cooper* de 5.100 metros de extensão; duas piscinas de água corrente; vários campos de futebol; cinco quadras poliesportivas; uma quadra de areia; um campo *society* de grama; um completo parque infantil, com mais de 100 brinquedos; conjuntos sanitários; vestiários esportivos; lanchonetes e vários recantos contemplativos, entre outras instalações.

Este parque é a maior e mais importante área de lazer da cidade e recebeu ao longo dos anos mais usuários e investimentos.

Imagen 25: Complexo Parque do Sabiá - Uberlândia – MG.



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Parque_do_Sabi%C3%A1. Acessado em 10/07/2015.

No Setor Sul da cidade, destaca-se a presença do Parque Municipal da Gávea (Imagen 26, página 170). De acordo com a PMU, ele foi criado como medida compensatória dos Loteamentos Fechados Gávea Paradiso e Solares da Gávea e doado ao município conforme o termo de cooperação mútua. O parque possui aproximadamente 182 mil metros quadrados, delimitado por alambrados e composto por equipamentos de lazer.

Imagen 26: Parque Municipal da Gávea - Uberlândia – MG.



Fonte: <http://uipi.com.br/destaques/destaque-2/2012/06/06/corrida-e-exposicao-encerram-a-5a-semana-do-meio-ambiente/>. Acessado em 10/07/2015.

Um local da cidade que é interessante observar a apropriação do espaço público pelas pessoas é a região da Praça Rui Barbosa, no início da Avenida Floriano Peixoto, no centro da cidade. Apelidada localmente como Praça da Bicota (Imagen 27, página 171), devido à localização de uma sorveteria tradicional com este nome, o local é referência para encontro de jovens na cidade. Neste espaço também se localizam, além da sorveteria, alguns bares que são uma das principais áreas de lazer da cidade de Uberlândia, garantindo vitalidade para essa área do centro da cidade.

A Nova Carta de Atenas (2003) apresenta, ainda, os compromissos dos Urbanistas. Descreve o conjunto de valores que deve orientar os atos profissionais dos urbanistas nas suas intervenções junto dos poderes públicos e da população, de forma a poder pôr em prática a Visão da Carta e aplicar os princípios de desenvolvimento das cidades preconizadas na mesma.

A complexidade e o desafio deste papel requerem toda uma série de obrigações específicas aos urbanistas, que serão os profissionais do século XXI, tanto como

conselheiros estratégicos, ‘planejadores do território’, gestores-administradores animadores urbanos ou especialistas científicos.

Imagen 27: Praça Rui Barbosa (“Bicota”) – Uberlândia, MG.



Fonte: <https://casaremuberlandia.files.wordpress.com/2013/03/udia1-9.jpg>. Acessado em 10/07/2015.

A seguir segue um resumo desses compromissos que o urbanista deve se comprometer, de acordo com a Nova Carta de Atenas (2003).

O Urbanista como **HUMANISTA** e **CIENTISTA** deve considerar o contexto geográfico em sentido lato; adotar representações que facilitem o debate público e a compreensão partilhada das soluções propostas e dos processos de tomada de decisão; conservar um conhecimento apropriado sobre a filosofia, a teoria, a investigação e a prática contemporânea do ordenamento do território e do Urbanismo, através da formação contínua; contribuir para a formação, para o ensino e para o desenvolvimento da profissão de urbanista na Europa, integrando a teoria na prática; encorajar a crítica saudável e construtiva da teoria e prática do planejamento territorial.

Como **PLANEJADOR URBANO** e **VISIONÁRIO**, compromete-se a pensar em todas as dimensões que permitam a articulação de estratégicas locais e regionais no quadro das tendências globais – pensar globalmente, agir localmente; aumentar as escolhas e as oportunidades para todos, reconhecendo uma responsabilidade espacial nas necessidades das populações desfavorecidas; proteger a integridade e o ambiente natural; propor alternativas em relação a problemas e desafios específicos; desenvolver e elaborar estratégias espaciais de desenvolvimento, mostrando as oportunidades para o desenvolvimento futuro das cidades ou das regiões; identificar o posicionamento

ótimo do plano, ou do esquema, nas redes (inter) nacionais, mais relevantes, de cidades e regiões; converter todos os atores a partilhar uma visão comum e de longo prazo, para a sua cidade ou região, acima dos interesses e objetivos individuais.

O Urbanista como **CONSELHEIRO ESTRATÉGICO e MEDIADOR** compromete-se a respeitar os princípios de solidariedade, subsidiariedade e igualdade nas tomadas de decisão, tanto nas decisões que propõe como na sua implementação; aconselhar as autoridades; sugerir e elaborar instrumentos operacionais que assegurem a eficiência e a justiça social nas políticas de ordenamento; facilitar a verdadeira participação pública e a responsabilização das autoridades locais; coordenar e organizar a colaboração entre todos os atores envolvidos de forma a encontrar um consenso e resolver os conflitos através de decisões inequívocas preparadas para as autoridades competentes.

O Urbanista como **GESTOR-ADMINISTRADOR URBANO** compromete-se em adotar modos de gestão estratégica no processo de desenvolvimento espacial, indo claramente acima da elaboração dos planos, destinados a servir as necessidades burocráticas administrativas; alcançar a eficiência e eficácia das proposições adotadas; coordenar diferentes níveis territoriais e diferentes setores a fim de assegurar a colaboração, o envolvimento e o apoio de todas as autoridades administrativas e territoriais; estimular a parceria entre os setores público e privado, para valorizar os investimentos, criar emprego e atingir a coesão social; monitorizar e avaliar permanentemente os planos para corrigir resultados não previstos, propor soluções ou ações, e assegurar uma inter-relação retroativa contínua entre as políticas de planejamento territorial e a sua implementação.

No próximo item, vamos analisar através da obra de Gehl (2013), uma proposta de cidade que considera a escala humana, a fim de traçarmos prioridades que evidenciem um modo de vida urbana para as pessoas.

3.2. GEHL (2013) E A CIDADE PARA PESSOAS

Gehl (2013) foi muito conveniente ao nomear seu trabalho em *Cidades Para Pessoas*. Sua obra discorre da observação da cidade a partir da escala humana, através das suas ruas, praças e parques, valorizando os espaços públicos e aliando conceitos de sustentabilidade, através do diálogo entre o ambiente urbano e o natural. Suas análises e princípios contribuem e complementam ao mesmo tempo os estudos de Speck (2012), a

respeito dos 10 passos para a *cidade caminhável* e na procura de um conceito de cidade que queremos para viver.

O autor subdivide seu trabalho em algumas partes e, a seguir, são relatados alguns pontos importantes que serão relevantes ao se propor as diretrizes, no final desse capítulo.

1. A Dimensão Humana

Nesse trecho do trabalho, o autor lembra que Jacobs (2011) já assinalava em 1961 que o aumento do tráfego de automóveis e a ideologia modernista, através do seu zoneamento e destacando edifícios individuais autônomos, colocariam fim ao espaço urbano e à vida da cidade, com consequente esvaziamento humano desses locais.

O autor destaca que se deve, portanto, considerar a dimensão humana a fins de um novo planejamento, procurando-se cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. É reconhecido ainda a importância de se caminhar pela cidade e transformá-la em lugar de encontro e dar às atividades necessárias e opcionais, que os habitantes têm que desenvolver nas cidades, condições atrativas e confortáveis, convidando os moradores a uma vida urbana versátil e diversificada. O autor enfatiza que a maior atração da cidade são as pessoas, portanto a cidade deve ser encarada como lugar de encontro do ponto de vista social.

Entretanto, o que observamos na área em estudo, por exemplo, a região do Bairro Gávea Sul, onde estão implantados diversos empreendimento da empresa MRV, conforme já descrito no segundo Capítulo, são grandes lotes e avenidas que compõem espaços abertos, não convidativos à caminhada, propiciando espaços vazios, pouco atrativos e nada confortáveis.

Nesse sentido, os empreendimentos devem prever alternativas para reverter ou evitar esse tipo de impacto no meio ambiente urbano. Uma forma de interferir nesse processo é a legislação urbanística local não permitir muros diretamente para as vias públicas e que esses empreendimentos predominantemente fechados se tornem mistos na forma de criar lotes externos e uma diversidade de uso que minimize o impacto do esvaziamento fora dos muros. Podem-se criar lotes comerciais, espaços públicos dotados de equipamentos que gerem atratividade às pessoas. A legislação também pode prever a utilização de gradis, ao invés de muros, permitindo uma permeabilidade visual que minimize os impactos dessas estruturas na cidade.

2. Os Sentidos e a Escala

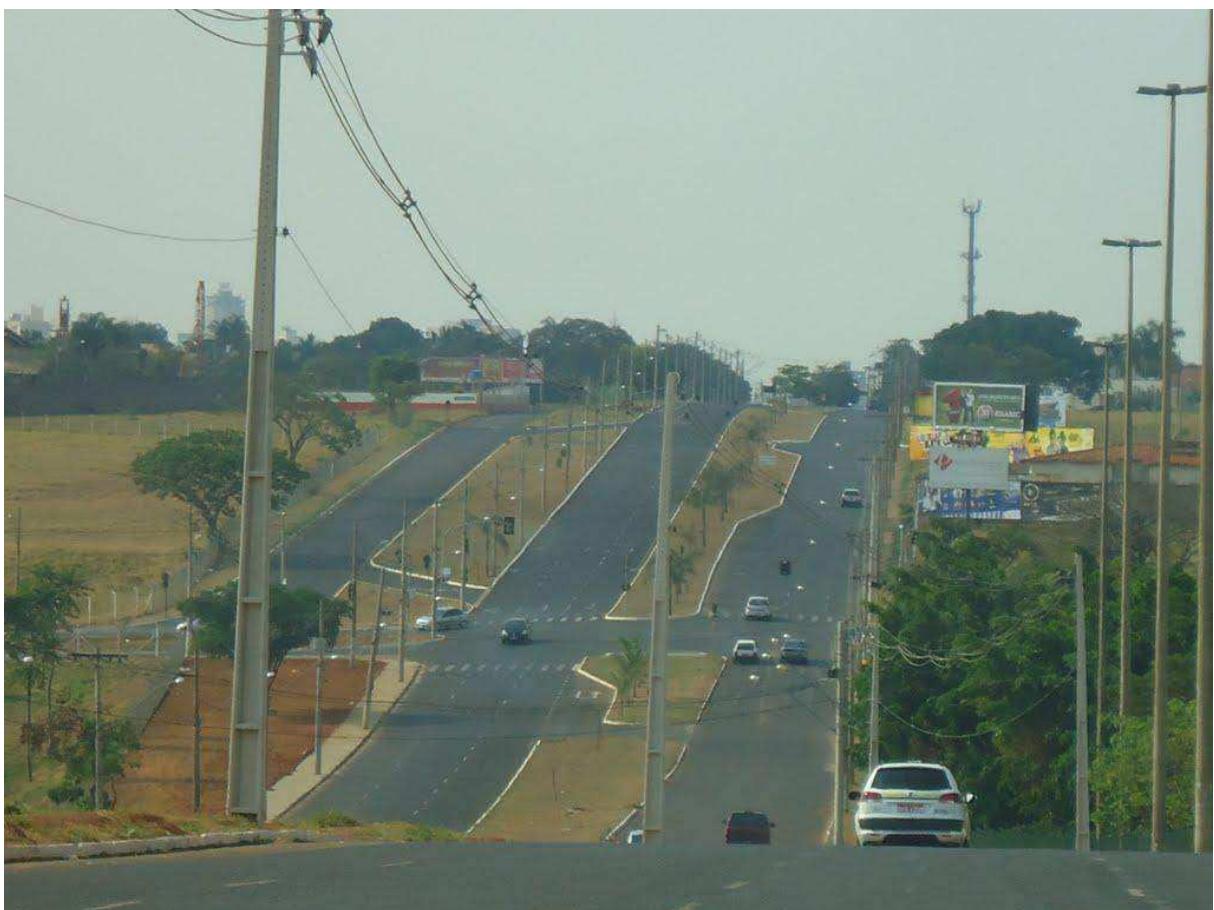
O autor destaca as relações entre os sentidos humanos (visão, audição, olfato, tato e paladar) e as relações de escala, através da distância, do contato físico, da observação dos eventos, da emoção e das experiências de modo geral. Estabelece como o espaço urbano pode influenciar positiva ou negativamente, através da sua escala, a atratividade do espaço público urbano. Ele nota inclusive que os carros e o tráfego estabeleceram uma confusão entre as escalas e as dimensões da cidade, criando o que denomina de escala fragmentada.

O corpo humano, seus sentidos e mobilidade são a chave do bom planejamento urbano para todos. Todas as respostas estão aí, encapsuladas em nosso corpo. O desafio é construir cidades esplêndidas ao nível dos olhos, com grandes edifícios erguendo-se acima de belos andares inferiores (GEHL, 2013, p. 59).

Neste sentido, a área em estudo destaca diversos pontos que não são atrativos ao pedestre, estabelecendo relações desapropriadas entre os sentidos e a escala humana. Podemos notar, por exemplo ao longo da Avenida Nicomedes Alves dos Santos (Imagem 28, página 175), ausência de calçadas em diversos trechos e consequente falta de atratividade ao pedestre, devido à infraestrutura precária que privilegie a caminhada e às grandes distâncias entre as estruturas de apoio existentes como o comércio, equipamentos públicos, faculdades etc. Dessa forma, se estabelece uma relação de deslocamento quase que exclusiva através dos veículos individuais.

Um plano municipal de calçadas pode melhorar essa problemática observada na região em estudo. O poder público municipal pode elaborar esse trabalho e exigir dos proprietários de lotes não ocupados ou áreas não parceladas que executem essa infraestrutura, já prevista em lei. Obviamente, as estruturas urbanas também devem exercer atratividade às pessoas, mas a presença das calçadas e de outras infraestruturas como ciclovias/ciclofaixas pode reverter esse processo que se observa através da ausência de pedestres circulando na região da Avenida Nicomedes Alves dos Santos e da Avenida Vinhedos.

Imagen 28: Avenida Nicomedes Alves dos Santos próximo ao cruzamento com a Avenida Vinhedos – Uberlândia, MG.



Fonte: <http://www.panoramio.com/photo/59895449>. Acessado em 10/08/2014.

Junto a esse processo de estruturação das calçadas, a legislação também deve permitir na região a diversificação dos usos que pode atrair os pedestres. O que tem acontecido é um zoneamento excessivamente restritivo, que não permite a mistura de usos nessa região. Ao contrário de outras áreas do Setor Sul, como a região dos bairros São Jorge e do próprio Shopping Park que possuem vitalidade e diversidade de usos que permitem que a população local utilize das ruas e calçadas para acessar comércios locais e equipamentos públicos próximos e oferecem a alternativa do uso do transporte público e do automóvel para deslocamentos maiores.

Obviamente, essa mudança de legislação de uso do solo e zoneamento deve ser feita mediante estudos aprofundados, consultando a população interessada e também os técnicos da área do planejamento urbano, a fim de privilegiar o interesse coletivo ao interesse particular, visto muitas vezes nas alterações da legislação municipal.

3. A Cidade Viva, Segura, Sustentável e Saudável

A Cidade Viva para Gehl (2013) se estabelece através de uma vida urbana variada e complexa, onde ocorre a combinação de atividades sociais e de lazer, permitindo espaço para a circulação tanto de pedestres quanto de veículos. O autor destaca o perigo das adjetivações, e deve-se, portanto, priorizar espaços qualitativamente vivos, não necessariamente quantitativamente cheios, para se estabelecer boas relações de vida do espaço urbano.

A Cidade Segura é uma busca essencial para que as pessoas abracem o espaço urbano. O autor destaca duas perspectivas de segurança para o espaço urbano, a segurança no tráfego e a prevenção à criminalidade. Ambas com objetivo de tornar a cidade mais convidativa.

A Cidade Sustentável aborda um conceito muito amplo que é o da sustentabilidade. Entretanto, o autor destaca a importância do transporte, pois ele é responsável por grande parte das emissões de carbono. Dessa forma, a priorização do pedestre e das bicicletas atingiria de forma expressiva as políticas de sustentabilidade urbana.

O autor destaca, ainda, a problemática da saúde pública e do número de crianças obesas nos Estados Unidos. E a Cidade Saudável deve buscar contribuir com a melhoria desses parâmetros, contribuindo para o exercício físico como parte da rotina diária das pessoas nas cidades, como a caminhada e o uso da bicicleta.

A legislação municipal prevê desde o ano de 2010, através da Lei Complementar 10.686 de 20 de Dezembro de 2010, que estabelece as Diretrizes para o Sistema Viário do município, que as vias Estruturais, Arteriais e Coletoras possuam ciclovias de no mínimo três metros de largura. Todos os novos loteamentos do Setor Sul de Uberlândia e de toda a cidade, aprovados após a data de publicação dessa lei, já contemplam ciclovias. O problema é, portanto, conectar essas novas ciclovias e interligá-las, por exemplo às faixas destinadas às bicicletas existentes na Avenida Rondon Pacheco e no Parque Linear do Rio Uberabinha, permitindo uma mobilidade efetiva através da bicicleta.

Da forma que estas novas ciclovias estão estabelecidas, não contribui para a conectividade ou mobilidade das pessoas através da bicicleta. É urgente, portanto, repensar a estruturação de um plano cicloviário para a região sul, que conecte entre si as centralidades existentes e que estão surgindo, e ainda que conecte essas centralidades a outras regiões da cidade, formulando uma alternativa para a mobilidade das pessoas.

Essa mudança pode estabelecer não apenas uma alternativa ao uso do automóvel ou do transporte público, como também se tornar opção de lazer e prática de exercícios físicos, permitindo retorno do pedestre às ruas do Setor Sul e da cidade como um todo. Voltaremos a tratar da questão das ciclovias nos próximos itens quando tratarmos dos passos da cidade *caminhável* estabelecidos por Speck (2012).

Encontramos problemas na região em estudo, com relação a esses quatro quesitos. Quanto à vitalidade da região, com exceção da centralidade estabelecida pela região do bairro São Jorge e adjacências, onde há uma diversidade de usos entre comércio e moradia, permitindo vitalidade e uma nova centralidade que vem se estabelecendo no Bairro Shopping Park, as grandes distâncias observadas entre os empreendimentos e a baixa qualidade de locomoção do pedestre contribuem para caracterizar a região como pouco propícia à *caminhabilidade*.

Com relação à segurança pública, é sabido dessa problemática nos países da América Latina. Justifica inclusive a construção de espaços fechados como *shoppingcenters* e loteamentos fechados devido à sensação de insegurança da população das cidades, inclusive da área em estudo. E quanto à segurança do pedestre, o privilegio ao transporte individual, a abertura de vias de transito rápido e falta de alternativas de proteção ao pedestre não contribuem para uma cidade convidativa.

Quanto à sustentabilidade, do ponto de vista do autor, no setor sul da cidade observamos a utilização principal do transporte individual em contraponto ao uso do transporte coletivo, contribuindo para emissão de gases poluentes. E quanto à saúde pública, a ausência de ciclovias / ciclofaixas ou espaços propícios para a caminhada não contribuem para uma vida saudável dos cidadãos.

4. A Cidade ao Nível dos Olhos

Gehl (2013) defende que a luta pela qualidade se dá na pequena escala. Para isso devemos priorizar as cidades para os pedestres caminharem, através de sua escala. Ele define, ainda, que a maioria dos centros urbanos mede um quilômetro quadrado, permitindo aos pedestres alcançar todas suas atividades urbanas andando um quilômetro ou menos.

A cidade deve propiciar ainda espaços para permanecer e encontrar pessoas. Isso significa mobiliário urbano e equipamentos que permitam as pessoas a pararem, descansarem e apreciarem o espaço urbano e que o contato visual e a boa comunicação

entre as pessoas geram espaços democráticos em todos os níveis, propiciando o encontro. O autor diz que “uma boa cidade é como uma boa festa, os convidados ficam porque estão se divertindo” (GEHL, 2013, p. 147).

Deve ser considerado ainda o clima do local, construindo um microclima que busque conforto e proteção das intempéries aos usuários. Deve-se também utilizar do transporte através de bicicletas e sua integração aos demais modais de transporte público, segurança e conforto para estabelecer uma cultura da bicicleta em contraponto à cultura do carro. A política ciclística deve ser encarada como estratégia para o desenvolvimento e sustentabilidade.

Através desses pontos, o autor estabelece o que ele denomina de Caixa de Ferramenta, que será utilizada como uma metodologia na elaboração das diretrizes no final desse Capítulo, como princípios de planejamento.

3.3. SPECK (2012) E A CIDADA CAMINHÁVEL

De autoria de Speck (2012), o livro denominado *Walkable city – how downtown can save America, one step at a time* contribui fundamentalmente no processo de melhoria da qualidade das cidades, através do privilégio do pedestre em relação ao automóvel. Traduziu-se o título do livro para essa dissertação em “Cidades caminháveis – como o centro pode salvar a América, um passo de cada vez”. O termo *Cidades caminháveis* pode ser interpretado como cidades destinadas a privilegiar o pedestre e a sua escala e é utilizado neste trabalho, em referência ao trabalho de Speck (2012), como forma de tradução para a língua portuguesa do termo em inglês *walkable*, ainda que não se encontre esse termo nos dicionários da Língua Portuguesa.

Segundo o autor, uma caminhada tem que preencher quatro condições principais, ela deve ser útil, segura, confortável e interessante. Cada uma destas qualidades é essencial e nenhuma por si só é suficiente para garantir uma teoria da caminhada. Ser útil significa que vários aspectos da vida cotidiana estão localizados próximos e organizados de forma que uma caminhada serve-lhes bem. Segura significa que a rua é desenhada para dar ao pedestre chance de lutar contra serem atingidos por automóveis; assim, os pedestres devem não só estar seguros, mas sentir-se seguros, o que é ainda mais difícil acontecer. Confortável significa que os edifícios e a paisagem

moldam ruas como se fossem salas de estar, em contraponto com espaços abertos que geralmente falham em atrair pedestres. Interessante significa que as calçadas são delimitadas por edificações amigáveis em sua escala e que exalam urbanidade.

Ainda segundo o autor:

[...] devemos entender que a cidade *caminhável* não é apenas uma noção simpática e ideal. Pelo contrário, é uma solução simples e prática a uma série de problemas complexos que enfrentamos enquanto sociedade, os problemas com que diariamente enfraquecem a noção de competitividade econômica, bem-estar público, e sustentabilidade ambiental¹⁶ (SPECK, 2012, p. 11).

Dessa forma, o autor desenvolveu uma metodologia para buscar uma cidade *caminhável* através dos 10 passos, classificados em quatro categorias. As categorias são: A Caminhada Útil, a Caminhada Segura, a Caminhada Confortável e a Caminhada Interessante. Cada categoria é subdividida nos referidos passos, totalizando os 10 passos. A seguir, o esquema básico da estrutura adotada pela metodologia de Speck (2012):

1. A Caminhada Útil:

Passo 1: Colocar os Carros nos seus Lugares

Passo 2: Diversificar os Usos

Passo 3: Lidar Corretamente com os Estacionamentos

Passo 4: Favoreça o Funcionamento do Transporte Público

2. A Caminhada Segura:

Passo 5: Proteger o pedestre

Passo 6: Sejam Bem-vindas as Bicicletas

3. A Caminhada Confortável:

Passo 7: Dê Forma aos Espaços

Passo 8: Plantar Árvores

4. A Caminhada Interessante

Passo 9: Criar Fachadas Interessantes e Originais

Passo 10: Escolha os Vencedores

A utilização dessa metodologia contribui para se construir um aparato crítico de caminhos para se seguir e buscar um sistema claro para implementação de diretrizes

¹⁶ Tradução nossa de: “[...] we must understand that the walkable city is not just a nice, idealistic notion. Rather, it is a simple, practical-minded solution to a host of complex problems that we face as a society, problems that daily undermine our notion's economic competitiveness, public welfare, and environmental sustainability” (SPECK, 2012, p. 11).

para a região em estudo. Buscou-se, ainda, observar os pontos essenciais dessa estrutura metodológica de Speck (2012), que poderão ser aplicáveis à realidade da cidade objeto de estudo, já que alguns fatores observados na explanação do autor são características notadamente presentes nas cidades norte-americanas, não aplicáveis diretamente à realidade brasileira.

Dessa forma, voltamos a nos utilizar dos conceitos elaborados por Speck (2012) a respeito da *cidade caminhável*, nos quais ele estabelece os passos necessários para restabelecer a cidade à escala do pedestre. Voltar nossas análises a esta escala significa uma aproximação com um desenho urbano resultante de uma análise morfológica que considera os elementos palpáveis por essa escala.

3.3.1. A CAMINHADA ÚTIL

Passo 1: Colocar os Carros em seus Lugares¹⁷

O autor considera que o automóvel é o servo, entretanto ele se tornou o dominador na formação e na construção de nossas cidades. É importante, portanto, dar ao automóvel seu papel apropriado e recuperar a função do pedestre dentro de nossas cidades.

O automóvel conformou as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização. Aquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos, evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. E como necessidade, que envolve todos os habitantes da cidade, ele não apenas matou a cidade, mas a si próprio. Sair da cidade, fugir do tráfego, da poluição e do barulho passou a ser um desejo constante. Em outras palavras, o mais desejável modo de transporte, aquele que admite a liberdade individual de ir a qualquer lugar em qualquer momento, desde que haja infraestrutura rodoviária para essa viagem, funciona apenas quando essa liberdade é restrita a alguns (MARICATO, 2011, p. 171).

As cidades brasileiras são um bom exemplo da política rodoviarista implantada principalmente a partir da década de 1960 em que torna a vida nas cidades praticamente impossível ou muito difícil, se seus cidadãos não adquirirem um meio de transporte individual.

¹⁷ Tradução nossa de: Step 1: *Put Cars in Their Place*.

Tal como previu Jacobs (2011) ainda na década de 1960, com um marco das ideias de que conhecemos hoje como Novo Urbanismo, o aumento do tráfego de automóveis e a ideologia, o urbanismo moderno, que separa os usos da cidade e destaca edifícios individuais autônomos, poria um fim ao espaço urbano e à vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas.

Gehl (2013) destaca que nos países emergentes, a situação da dimensão humana é bem mais séria e complexa e que, como o tráfego de automóveis cresce vertiginosamente, a competição pelo espaço se intensifica. E o que observamos no Brasil é que, nessa luta, o automóvel tem ganhado mais espaço que o pedestre.

A participação do mercado imobiliário no planejamento e crescimento das cidades no Brasil contribui enormemente para essa situação de privilégio do automóvel com relação ao pedestre. Na área em estudo, no Setor Sul de Uberlândia, vemos claramente essa tendência, a construção de um *Shopping Center* e de Loteamentos Fechados localizados, relativamente, afastados do centro da cidade, em localização de fácil acesso aos automóveis individuais. Esses acessos são privilegiados através de grandes vias, como a Avenida Nicomedes Alves dos Santos, o investimento em obras, como o viaduto na mesma avenida, sobre a Avenida Rondon Pacheco e a duplicação da Avenida Lidormira Borges do Nascimento, entre outros investimentos no sistema viário. Essa forma de ocupação mais dispersa e fragmentada não contribui para uma cidade que seja útil ao pedestre.

Maricato (2011, p. 182) observa ainda que “a prioridade dada às obras viárias tem relação com os financiamentos eleitorais, com a visibilidade notável dos seus produtos, mas também se prestam muito ao jogo clientelista. [...] O asfalto, especialmente, tem forte apelo eleitoral”.

Portanto, o que podemos evidenciar nesse cenário em que o automóvel se destaca e ganha prioridade em relação ao pedestre é fruto de um conjunto de questões de interesse do capital imobiliário e também político. E a mudança de cenário trágico para a vida em nossas cidades vai depender de interferências tanto do Estado como os agentes privados envolvidos nesse processo.

Essa inversão de valores é importante para que iniciativas que privilegiam as pessoas se tornem verdadeiramente eficazes e que os automóveis sejam colocados em seus lugares e que as pessoas se apropriem da cidade.

Passo 2: Diversificar os Usos¹⁸

De acordo com Speck (2012), para as pessoas escolherem caminhar, a caminhada tem que servir a um propósito. Em termos de planejamento, o objetivo é atingido através da diversificação dos usos ou, mais precisamente, disposição de um equilíbrio adequado das atividades, dentro de uma distância *caminhável* entre essas atividades.

A tendência ao zoneamento encontra seu auge na expansão dos subúrbios, onde um regime pesado de separação das atividades impõe a falência da hipermobilidade que tem sido tão destrutiva para nossa vida urbana. Essa história foi bem contada. Menos frequentemente discutidas são as maneiras que o zoneamento debilitou e continua a danificar nossas cidades. Seu impacto tem sido tão profundo que, agora, apenas eliminar o zoneamento e deixar que o mercado siga seu curso não é suficiente¹⁹ (SPECK, 2012, p. 106).

A diversidade de usos é sem dúvida um dos passos mais importantes se o objetivo é atrair pedestres para os espaços urbanos. Quanto mais diversidade de atividades for observada em espaços urbanos mais compactos, menores deslocamentos por automóveis e mais caminhadas realizarão os pedestres. Sem contar que a diversidade de usos também contribui para cidades mais seguras e vivas. Segundo Gehl (2013), a cidade viva depende de uma vida urbana diversa e complexa, em que as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, permitindo espaço para a circulação de pedestres e para o tráfego, assim como também oportunidades para a participação na vida urbana.

A combinação de residências, comércio, serviços, áreas de lazer, monumentos e prédios públicos em espaços urbanos mais compactos estimulam a utilização das ruas e tornam a caminhada mais agradável, confortável e útil.

É evidente que lojas, restaurantes e funções públicas devem estar localizados onde as pessoas deverão passar. Desse modo, as distâncias feitas a pé parecem mais curtas e o trajeto, algo mais do que uma simples experiência. Tem-se a oportunidade de combinar o útil ao agradável – e tudo a pé (GEHL, 2013, p. 67).

¹⁸ Tradução nossa de: Step 2: Mix the uses

¹⁹ Tradução nossa de: “The zoning tendency finds its apotheosis, of course, in suburban sprawl, where an elephantine regime of separated activities enforces the bankrupting hyper-mobility that has been so destructive to our national civic life. That story has been well told. Less often discussed are the ways that zoning has undermined, and continues to damage, our inner cities. So profound was its impact that it is now not enough to Just abolish zoning and let the free market run its course” (SPECK, 2012, p. 106).

Uma parte considerável do Setor Sul de Uberlândia, de acordo com a Lei Complementar 525/2011, está inserida na chamada ZR1 – Zona Residencial 1. Nessa região, de acordo com a lei de zoneamento, é permitida apenas a construção de residências unifamiliares horizontais, respeitados os índices urbanísticos para a respectiva zona. A Avenida Nicomedes Alves dos Santos é uma área inserida na Área de Diretrizes Especiais, de acordo com a mesma lei complementar, onde já são permitidos alguns tipos de Comércio e Serviços, entretanto não é permitida a verticalização. Observamos que nossa legislação ainda está presa a um tipo de zoneamento herdado do movimento moderno em que cria setores que dividem os usos ao longo do espaço urbano, exigindo que os moradores de um bairro exclusivamente residencial tenham que se deslocar, geralmente utilizando-se de veículos automotores individuais, para exercerem atividades como ir à padaria, ou a uma farmácia, devido à impossibilidade de comércios locais se instalarem nas proximidades de suas residências. Utiliza-se dessa forma o veículo para realização de atividades locais e deixam-se as ruas cada vez mais vazias de pedestres.

Os Bairros da região do Shopping Park e da região do Bairro São Jorge e Laranjeiras estão inseridos de acordo com a Lei Complementar 525/2011, na ZR-2 – Zona Residencial 2. De acordo com essa lei, os usos residenciais são permitidos em harmonia com os usos comerciais de pequeno e médio porte, além de equipamentos sociais, dentre outros usos. Por efeito, essas regiões são dotadas de maior vitalidade com relação às zonas estritamente residenciais, nas regiões próximas às Avenidas Nicomedes Alves dos Santos e Avenida dos Vinhedos.

A proliferação dos pequenos *malls* de lojas ao longo dessas avenidas é uma resposta a esse zoneamento que restringe e separa o comércio das áreas residenciais. Isso estimula os moradores a utilizarem de automóveis para se deslocarem a esses pequenos comércios, priorizando, dessa forma, o transporte individual em contraponto da caminhada, tornando as ruas vazias de pessoas em bairros com zoneamento restritivo.

Portanto, devem-se repensar, conforme já foi relatado no início desse Capítulo, os zoneamentos da cidade, principalmente aqueles que são muito restritivos e não permitem a diversificação de usos, a fim de evitar o esvaziamento de pedestres e de serviços encontrados nessa região. Evidentemente, essas alterações devem ser objeto de estudo por técnicos, a fim de garantir à coletividade transformações urbanas positivas e

não alterar a lei apenas para garantir interesses individuais ou apenas do mercado imobiliário, equilibrando os interesses entre os agentes construtores da cidade.

Passo 3: Lidar Corretamente com os Estacionamentos²⁰

O problema dos estacionamentos é um recorrente nas cidades estadunidenses e, de acordo com Speck (2012), ele é uma força não tão escondida que determina a vida ou a morte de muitas cidades. A disponibilidade de estacionamentos e seus preços determinam a disposição de terra mais que qualquer outro fator nas cidades americanas e, no entanto, até recentemente não havia nenhuma teoria em como utilizar dos estacionamentos para o benefício da cidade.

A importância do planejamento dessas áreas na cidade pode reduzir o espaço destinado aos estacionamentos. O autor explica que quando o estacionamento não é destinado a atender apenas um estabelecimento específico, ele é mais eficiente, e exemplifica que o espaço que serve um escritório durante o dia pode servir a um restaurante durante a noite e ainda a residências.

O alto custo dos estacionamentos privados, em relação aos baixos custos dos estacionamentos públicos, localizados nas ruas, consegue fazer nas áreas de maior fluxo de veículos, como o centro da cidade, com que grande parte dos veículos em movimento nas ruas esteja circulando para encontrar estacionamentos. Esse é um problema recorrente nos centros das cidades americanas, nas quais se concentra os estudos de Speck (2012), mas também são claramente observados nos centros das cidades brasileiras.

Em Uberlândia, vivenciamos a partir de Junho de 2015 a implantação dos parquímetros nas vias centrais da cidade. Já nota-se uma melhoria na localização de vagas para estacionamento nesses locais, incentivando a alta rotatividade desses estacionamentos. Também observamos na região central o aumento das vagas de estacionamento privativos.

A área de estudo, o Setor Sul de Uberlândia, devido às grandes distâncias a serem percorridas para acesso aos empreendimentos que atraem maior fluxo de

²⁰ Tradução nossa de: *Step 3: Get the parking right*

pessoas, como o *Shopping Center* e as faculdades, ainda é baixa a procura por estacionamento nas vias públicas, entretanto observamos o aumento do tráfego de veículos durante a noite, horário da maioria das aulas nas faculdades da região, insuficiência de estacionamento dentro desses estabelecimentos e consequente congestionamento das vias lindeiras e de acesso às faculdades.

Speck (2012) defende a cobrança de estacionamento nas vias públicas e o aumento do custo de estacionamento das áreas em que já é cobrado, alegando que esse aumento diminuiu o tempo de estacionamento em 66%, e o tempo de circulação de veículos a procura de estacionamento caiu de 6,1 minutos para 62 segundos, de acordo com suas pesquisas. E isso é o que se nota com a implantação dos parquímetros no centro da cidade de Uberlândia. Obviamente, para aplicabilidade de certos recursos de diminuição de uso do veículo nas cidades brasileiras, precisamos dar a alternativa ao cidadão de ter acesso a um transporte público de eficiência e qualidade.

As grandes áreas de estacionamento existentes na região em estudo, como os estacionamentos das faculdades e do *shopping center*, também devem ser repensadas, a fim de diminuição dos impactos de grandes áreas destinadas a esse uso na região. Propostas de diversificação dos usos dessas áreas podem ser incentivadas, por exemplo a utilização compartilhada dos estacionamentos das faculdades para usos diferentes em horários que não há funcionamento dessas faculdades.

Esses espaços podem ser utilizados nos fins de semana para outros usos, como feiras, eventos esportivos e outras atividades que possam se utilizar desses espaços livres e, consequentemente, atrair pessoas. Para isso, podem ser realizadas parcerias entre o poder público, os proprietários dos estacionamentos e outros agentes privados na promoção de atividades e diversificação desses espaços.

Outra tendência poderia se realizar através da construção de residências e outros equipamentos nas proximidades desses estacionamentos de modo que os estacionamentos sirvam para moradores, estudantes das faculdades ou de outros equipamentos comerciais que podem ser instalados através do incentivo da diversificação de usos e parcerias entre os agentes mobiliários, criando alternativas de projetos arquitetônicos e urbanísticos aos recorrentes.

Passo 4: Permitir o Funcionamento do Transporte PÚBLICO²¹

De acordo com Speck (2012), vizinhanças *caminháveis* podem prosperar na ausência de transporte, mas cidades *caminháveis* dependem dele. E as comunidades que esperam se tornar cidades *caminháveis* devem ter decisões de planejamento de transporte baseadas em um número de fatores que são geralmente negligenciados. Estes incluem o apoio em investimentos em transporte, o papel do transporte na criação de valor imobiliário, bem como a importância do *design* no sucesso ou fracasso de sistemas de transportes propostos.

[...] Em termos gerais, pode-se dizer que as pessoas que vivem nas cidades querem ter acesso a tudo o que a cidade tem para oferecer. Se a grande maioria das atividades não pode ser acessível convenientemente via transporte público, então as pessoas adquirem meios de comprar automóveis, o que acaba gerando uma cidade para o automóvel. À medida que a cidade cresce, ela cresce em função dos automóveis. A estrutura de seus bairros se dissolve e a de suas ruas se amplia. Caminhar se torna menos útil, menos agradável e, rapidamente, menos provável ou até mesmo inimaginável²²(SPECK, 2012, p. 139).

O autor ainda lembra que, salvo raras exceções, cada viagem utilizando-se o transporte inicia e finaliza com uma caminhada. E como resultado, enquanto a caminhada se beneficia de um bom transporte, um bom transporte depende absolutamente da caminhada.

Mundialmente, de acordo com dados de Speck (2012), 9% das viagens em Nova York são realizadas utilizando-se o transporte público. Em Toronto esse percentual chega a 14%, Barcelona e Roma, 35%, Tokyo 60% e, no topo da lista, Hong Kong chega a 73%.

Os parâmetros utilizados pelo autor nessa constatação não foram demonstrados; entretanto, no Brasil, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apontou em 2011, que 65% da população das capitais utilizam-se do transporte público para se deslocar. Esse percentual cai para 36% nas cidades que não são capitais. Apenas 2,85% da população residente em capitais se locomovem a pé no dia a dia. Já nas outras cidades, esse percentual sobe para 16,63%. A bicicleta é o meio de transporte de 3,22%

²¹ Tradução nossa de: *Step 4: Let Transit Work*

²² Tradução nossa de: "Put in more universal term, it could be said that people who live in a city want to have access to everything that city has to offer. If the vast majority of those things cannot be reached conveniently via transit, then people of means buy cars and you end up with a drive city. As the city grows, it grows around the car. Its neighborhood structure dissolves and its streets widen. Walking becomes less useful or pleasant and, soon, less likely or even imaginable" (SPECK, 2012, p. 139).

das pessoas que vivem nas capitais. Nas outras cidades, esse percentual é 8,45%. A moto é usada por 5,5% da população que vive nas capitais e por 15% nas demais cidades. Em todos os municípios brasileiros, 23% da população adotam o carro como meio de transporte.

O diferencial que podemos observar sobre essa diferença nas cidades listadas fora do país com relação às cidades brasileiras é que no Brasil sabemos da péssima qualidade do nosso sistema de transporte, da sua ineficiência e planejamento inadequado. Nossa população utiliza o transporte público por necessidade e não por opção de deixar o veículo em casa e ainda, através das políticas de incentivo ao transporte individual, as famílias brasileiras tendem, na sua primeira oportunidade, a adquirir um meio de transporte individual, seja ele uma motocicleta ou carro, piorando ainda mais o trânsito de nossas cidades.

Speck (2012) expõe que a hegemonia do automóvel permitiu que as vizinhanças compactas, diversas e caminháveis fossem abandonadas em favor da dispersão urbana, com toda sua vastidão, homogeneidade e falta de *caminhabilidade*. E esse processo de dispersão da cidade privilegia o sistema de transporte individual, em contraponto com o sistema público de transporte.

[...] sistemas de transporte rápido têm o potencial de transformar as cidades fundamentalmente. Mas isso não significa que sistemas menores não sejam válidos. Quando eficazes, esses sistemas tomam uma de duas formas: ou nodal, para conectar vários distritos *caminháveis*, ou linear, para melhorar e ampliar um corredor *caminhável*²³ (SPECK, 2012, p. 150).

O sistema de transporte público deve considerar a cidade em sua totalidade, a ligação entre as diversas centralidades urbanas, a locomoção das pessoas nos processos casa-trabalho-lazer e também a valorização do transporte dentro das próprias vizinhanças, considerando os trajetos através das diversas atividades estabelecidas no bairro e na vizinhança. A importância da diversificação dos modais de transporte também contribui para a eficiência do transporte público e da melhoria da qualidade de vida das pessoas nas cidades.

A área em estudo dessa dissertação, o Setor Sul de Uberlândia, possui apenas um terminal de transporte público do SIT e a Avenida João Naves de Ávila é o único

²³ Tradução nossa de: "fast transit systems have the potential to fundamentally transform cities. But that does not mean that smaller systems can't be worthwhile. When effective, these system take one of two forms: either nodal, to connect several walkable districts together, or linear, to enhance and extend a walkable corridor" (SPECK, 2012, p. 150).

corredor de transportes localizado na região, limítrofe entre o Setor Sul e o Setor Leste da cidade. As regiões onde estão acontecendo os novos empreendimentos da cidade, concentrados principalmente nos eixos da Avenida Nicomedes Alves dos Santos, Avenida Vinhedos e próximas ao Anel Viário Sul, estão carentes de transporte público. Existe projeto aprovado de implantação de um corredor de transporte e construção de um terminal de integração junto à Avenida Nicomedes Alves dos Santos. O projeto ainda em estudo de implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na cidade prevê uma linha que seria implantada na Avenida Rondon Pacheco, fazendo integração com linhas do BRT, contribuindo para a mobilidade urbana na cidade de Uberlândia (Imagem 29).

Imagen 29: Proposta de VLT para a cidade de Uberlândia, MG.



Fonte: <http://www.vltuberlandia.com/#mapas-e-imagens>. Acessado em 11/07/2015.

Traçamos também propostas de ampliação dos estudos realizados para o VLT na cidade, considerando o grande crescimento futuro a ser considerado para o Setor Sul, através, inclusive, da implementação de novos loteamentos na região do anel viário Sul. Essa proposta, observada na Figura 10: Diretrizes de Mobilidade, página 191, também contempla a construção de um novo anel viário fora do perímetro urbano da cidade.

Esse anel retiraria o transporte de carga de dentro do perímetro urbano e transformaria a região do atual anel em um boulevard onde estão se implantando diversos empreendimentos. Neste local, propõe-se ainda implantação de ciclovia, acesso a uma linha de VLT proposta, contemplando diversificação de usos e, ainda, disposição de áreas públicas e áreas verdes, melhorando a configuração urbana da região.

Ainda para Speck (2012), o sistema de transporte deve possuir um alto nível de serviços para atrair mais usuários e devem ser observadas algumas condições, como urbanidade, clareza, frequência e o prazer em utilizar o sistema. Essas condições são essenciais para atrair mais usuários ao sistema público de transporte e contribuir para o aumento das caminhadas realizadas pelo pedestre nas cidades.

Por isso a importância em se diversificar os modais de transporte da cidade, a implantação de novos corredores de BRT e, ainda, a articulação de um sistema como o VLT, descentralizando o sistema atual de transporte público. Essa proposta contribuiria para a consolidação de novas centralidades e melhoria da mobilidade urbana, além da diminuição do congestionamento do centro da cidade.

3.3.2. A CAMINHADA SEGURA

Passo 5: Proteger o pedestre²⁴

Este é talvez o mais sério dos passos, segundo Speck (2012). E ainda de acordo com o autor, tem mais variáveis, incluindo o tamanho da quadra, a largura da pista de rolamento, os movimentos de viragem, a direção do fluxo, a sinalização, a geometria da via, e uma série de outros fatores que todos determinam a velocidade do veículo e a probabilidade de um pedestre ser atingido por um veículo.

O autor expõe que as cidades com quadras menores são as melhores para a *caminhabilidade*, enquanto quadras maiores são conhecidas como lugares sem vida nas ruas.

²⁴ Tradução nossa de: *Step 5: Protect the pedestrian*

FIG. 10 - DIRETRIZES GERAIS DE MOBILIDADE

FONTE: Mapa Base Perspectiva Municipal de Urbanização/2014 – Monitorado pelo autor.



Há duas razões principais pelas quais quadras menores contribuem para cidades melhores. A primeira tem menos a ver com a segurança e mais com conveniência: quanto mais quadras por quilômetro quadrado, mais escolhas o pedestre pode fazer e mais oportunidades existem para alterar o seu caminho para chegar a um endereço útil, como um café ou limpeza a seco. Estas escolhas também tornam a caminhada mais interessante, encurtando as distâncias entre os destinos.

A segunda razão mais importante é que blocos maiores significam menor quantidade de ruas e, dessa forma, ruas maiores. Presumindo um volume de tráfego semelhante, uma cidade com o dobro do tamanho de quadras exige que cada rua assegure o dobro de pistas de rolamento²⁵ (SPECK, 2012, p. 164-5).

A ineficiência das vias com diversas faixas de rolamento para veículos é evidente ao aumentar a velocidade dos veículos, diminuir a *caminhabilidade* das ruas e, ainda, principalmente, ao aumentar o risco de acidentes envolvendo pedestres.

Em Uberlândia temos visto claramente um retrocesso quanto ao pensamento da segurança dos pedestres e a relação com as ruas de tráfego de veículos. Recentemente, o investimento realizado na Avenida Rondon Pacheco transformou a via para oito faixas de rolamento, priorizando a velocidade do veículo e aumentando os pontos de conflito entre pedestres e automóveis. Essa via era utilizada constantemente pela população para prática de exercícios físicos como corrida e caminhada. Entretanto, as pessoas estão deixando de utilizar as calçadas pra esse uso, provavelmente devido ao aumento do tráfego de veículos, da velocidade e diminuição da segurança ao pedestre.

A Avenida Nicomedes Alves dos Santos é outra via importante, que interliga o centro da cidade ao Setor Sul de Uberlândia, possui seis faixas de rolamento e em sua maior parte de extensão não possui calçadas para os pedestres, nem travessias apropriadas.

Da mesma forma a Avenida dos Vinhedos, também no Setor Sul da cidade. Essa via possui uma ciclovia que não é conectada a outras ciclovias da cidade. Essa faixa, destinada à circulação cicloviária, é utilizada por um pequeno grupo de pedestres que realizam exercícios físicos nessa via, estando expostas ao conflito entre bicicletas e veículos, já que no local não existem calçadas pavimentadas e apropriadas ao pedestre.

²⁵ Tradução nossa de: "There are two main reasons why smaller blocks make for better cities. The first has less to do with safety and more with convenience: the more blocks per square mile, the more choices a pedestrian can make and the more opportunities there are to alter your path to visit a useful address such as a coffee shop or dry cleaner. These choices also make walking more interesting, while shortening the distances between destinations.

The second more important, reason is that bigger blocks mean fewer streets and thus bigger streets. Presuming a similar traffic volume, a city with twice the block size requires each street to hold twice as many driving lanes" (SPECK, 2012, p. 164-5).

Ainda no mesmo local, encontra-se o acesso ao Parque Municipal da Gávea. As vidas do entorno deveriam garantir segurança e atratividade para que os pedestres moradores da região se deslocassem para o parque, já que ele é a única opção de lazer pública da região. A proximidade com o Uberlândia Shopping e com as Faculdades UNITRI e Pitágoras, grande atrativos de viagens à região, poderia favorecer a utilização desse parque pelas pessoas, se houvesse sinalização apropriada, segurança ao pedestre, calçadas e incentivo ao uso do Parque e dos espaços públicos, como a própria rua.

Outro ponto que demonstra a despreocupação do poder público com o pedestre é a aprovação da Lei complementar que dispõe sobre o Sistema Viário do município de Uberlândia, nº 10.686 de 20 de Dezembro de 2010, onde se definem as diretrizes para o sistema viário da cidade. A interseção entre vias locais deve ter, de acordo com essa lei, raio mínimo de cinco metros, entre as vias coletoras um raio mínimo de sete metros e entre as vias arteriais esse raio deve ser de nove metros. Esses raios são uma evidência clara do privilégio ao contorno do veículo e à manutenção da velocidade em contraponto com a segurança dos pedestres. Essa concepção tem gerado conflitos na localização das faixas de pedestres e na criação de um “*mar de asfalto*” no cruzamento das vias.

A garantia da caminhada segura deve possibilitar segurança ao pedestre e principalmente que ele se sinta seguro ao realizar a atividade, em espaços acessíveis aos portadores de necessidades especiais, que demandam ainda maior proteção e em contraponto ao aumento da velocidade dos veículos nas vias públicas (Imagen 30, página 195).

Algumas ideologias recentes de planejamento urbano, derivadas de estatísticas de acidentes, sustêm que o risco de acidentes pode ser reduzido pela combinação física de vários tipos de tráfego na mesma rua, sob o rótulo de “espaço compartilhado”.

A ideia por trás das chamadas ruas compartilhadas é que elas darão oportunidade a caminhões, carros, motos, bicicletas e pedestres de todas idades, de circular tranquilamente, lado a lado, com bom contato visual (GEHL, 2013, p. 93).

Obviamente, conforme o autor ainda retrata, as pessoas devem ser cautelosas para que esse tipo de rua possa funcionar e a qualidade pode ser comprometida, no sentido de que crianças e pessoas com mobilidades devem ter atenção redobrada nesses casos. Os urbanistas através do desenho urbano e projeto devem refletir sobre quais tipos de ruas e graus de integração de tráfego seriam uma boa solução, considerando a segurança como fator determinante.

Imagen 30: Sinalização adequada e convívio entre automóveis e bicicletas na cidade de Chicago, EUA.



Fonte: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 19/09/2014.

Passo 6: Sejam bem-vindas as bicicletas²⁶

De acordo com Speck (2012), cidades *caminháveis* também são cidades *bicicletáveis*, pois as bicicletas prosperam em ambientes que suportam os pedestres e também porque o uso das bicicletas torna o uso dos automóveis menos necessário.

O uso da bicicleta é um recurso que garante de forma mais sólida a sustentabilidade urbana. De acordo com Gehl (2013), o fortalecimento da sustentabilidade nas cidades ocorre principalmente através de seu sistema de transporte, ou seja, o deslocamento a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios permitem benefícios à economia, ao meio ambiente e, ainda, à saúde pública, completando o chamado tripé da sustentabilidade.

As cidades americanas, tradicionalmente, voltadas para o privilégio e investimentos no sistema viário para os automóveis, vivem uma verdadeira revolução no que diz respeito à implementação de projetos cicloviários em suas cidades. Uma das

²⁶ Tradução nossa de: *Step 6: Welcome Bikes*

melhores cidades americanas para os ciclistas é a cidade de Washington, D.C. Além de uma rede metroviária eficiente, a cidade goza de vias largas para veículos e calçadas muito confortáveis para pedestres. Certamente é uma das melhores cidades americanas para se caminhar, além da topografia que contribui para as caminhadas e para as bicicletas. A cidade possui uma vasta rede de cicloviás/ciclofaixas (Imagem 31) e sistemas de aluguel de bicicletas e, ainda, de veículos, diversificando o sistema de mobilidade urbana.

Em Washington, eu descobri que simplesmente não há forma mais rápida, fácil ou mais conveniente para se locomover. Se tenho um compromisso em quase qualquer lugar da cidade, eu apenas ajusto o meu alarme para 15 minutos antes e eu estarei lá na hora. Se eu utilizasse o transporte público ou dirigisse e estacionasse, isso iria demandar o dobro do tempo. Ainda na última manhã, eu pedalei duas milhas até o consultório do meu médico, tinha um check-up pra realizar, e pedalei de volta pra casa, tudo em meia hora²⁷(SPECK, 2012, p. 191).

Imagen 31: Detalhe de ciclofaixa na cidade de Washington, EUA.



Fonte: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 22/09/2014.

²⁷ Tradução nossa de: "In Washington, I have found that there is simply no faster, easier, or more convenient way to get around. If I have an appointment almost anywhere in the city, I just set my alarm for fifteen minutes prior and I will be there on time. Were I to take transit or drive and park, that would require twice as long. Just the other morning, I biked the two miles to my doctor's office, had a checkup, and biked home, all in half an hour" (SPECK, 2012, p. 191).

Minhas experiências com relação à cidade de Washington D.C. também foram muito positivas. A falta de costume, ou talvez mesmo de cultura da bicicleta, fez com que tivesse em um primeiro momento resistência em utilizar o meio de transporte como principal forma de locomoção, juntamente com a caminhada, na cidade. A falta de preparo físico, até mesmo o desconhecimento com as regras básicas de trânsito ao se locomover em uma cidade utilizando-se bicicleta e o medo dos motoristas condutores de outros veículos também foram motivos para uma primeira resistência em utilizar esse meio de transporte.

Entretanto, em um segundo momento, a bicicleta passou a ser o principal meio de locomoção pela cidade. Era barato, seguro e rápido. Conseguia percorrer distâncias razoáveis em poucos minutos. Os aplicativos para celular também colaboravam para localização de biciletários (Imagem 32, página 198) na cidade para saber a disponibilidade de um veículo próximo e a disponibilidade de lugares para devolver a bicicleta. As ciclovias são muito bem sinalizadas e os motoristas dos outros modais de transportes também têm a consciência do respeito ao ciclista. E, ainda, há a possibilidade de utilização de outros modais de transportes para complementar os passeios. Por exemplo, é possível ir a um encontro utilizando-se uma bicicleta e, em caso de chuva, retornar pra casa utilizando-se de veículos alugados, tudo através de aplicativos de celular. O uso da bicicleta é gratuito por até 30 minutos, o que leva o usuário apenas a trocar a bicicleta a cada 30 minutos para não pagar pelo transporte e o do veículo é cobrado diretamente através da próxima fatura do cartão de crédito.

Imagen 32: Bicicletário na cidade de Washington, EUA.



Fonte: MOTTA, Guilherme A.S. Fotografado em 22/09/2014.

No Brasil ainda estamos engatinhando no processo de adaptação das nossas cidades às ciclovias. Além de uma adaptação estrutural, nas nossas ruas, devemos ainda educar os usuários dos outros modais de transporte para garantir a segurança dessas pessoas. Em São Paulo, temos observado a implantação de ciclovias pelas principais vias da cidade, conforme já exposto no primeiro Capítulo, entretanto a resistência das pessoas ainda é bastante considerável, tanto em aceitar a presença das ciclovias, quanto em utilizá-las, já que os ciclistas ainda são poucos. Aliado a isso, temos notícias através da mídia de muitos acidentes com vítimas fatais ocorridos na cidade de São Paulo, o que contribui para um medo da população em confiar na estrutura que tem sido implantada para receber os ciclistas urbanos.

Na cidade de Uberlândia, a Lei Complementar 10.686 de 20 de Dezembro 2010, que dispõe sobre o sistema viário da cidade, conforme já demonstrado anteriormente, contribui para a implementação de um sistema cicloviário para a cidade. Em todos os novos empreendimentos, as vias Estruturais, Arteriais e as vias Coletoras devem ser

previstas ciclovias de três metros de largura com separador físico de 50 centímetros, implantadas no canteiro central ou junto às calçadas, dependendo do projeto urbanístico apresentado para a aprovação da SEPLAN.

Dessa forma, todos os novos loteamentos da cidade e vias abertas após a aprovação dessa lei devem prever as ciclovias. Entretanto, o que falta no planejamento da cidade é o interesse em implementar ciclovias na cidade em áreas já consolidadas, principalmente com o intuito de ligar esses novos empreendimentos, que já possuem ciclovias, às demais regiões da cidade. Uma exceção foi a implantação da ciclovia ao longo da Avenida Rondon Pacheco, uma importante via que contorna a região central da cidade, junto ao Setor Sul e Setor Leste. Nessa via, foram implantadas, quando de sua reestruturação, ciclovias dos dois lados da pista. Todavia, essa atitude de aproveitar reestruturações que ocorrem na cidade para adaptar as vias já consolidadas com a presença de ciclovias que possam contribuir para um plano cicloviário que contemple toda a cidade não tem sido observada.

Recentemente, exemplificando, a construção de um corredor de transporte de BRT ao longo da Avenida Segismundo Pereira está sendo aprovado sem a implantação de ciclovia, que seria muito importante na ligação de novos loteamentos no Setor Leste da cidade, que já estão sendo implantados com ciclovias, com áreas já consolidadas no centro da cidade, integrando sistemas de transporte e a ciclovia da Avenida Rondon Pacheco.

Especificamente no Setor Sul da cidade de Uberlândia, há o projeto de implantação de um corredor de BRT junto à Avenida Nicomedes Alves dos Santos, que espera-se não ser realizado conforme o da Avenida Segismundo Pereira e que contemple a adaptação da via a uma ciclovia que terá a importância de interligar os novos empreendimentos imobiliários da região ao sistema cicloviário existente na Avenida Rondon Pacheco e no Parque Linear do Rio Uberabinha.

Em países europeus, com na Dinamarca, a evolução da rede viária há décadas vem sendo implantada, removendo faixas para automóveis e áreas de estacionamento em um processo deliberado para criar condições melhores e mais seguras para o tráfego de bicicletas. De acordo com Gehl (2013), com esse investimento, o movimento de bicicletas dobrou de 1995 a 2005 e, em 2008, as estatísticas mostraram que 37% do transporte pessoal do e para o trabalho e escola eram feitos por bicicleta.

À medida que melhoram as condições para os ciclistas, surge uma nova cultura da bicicleta. Crianças e idosos, homens e mulheres de negócios e estudantes, pais com crianças pequenas, prefeitos e realeza, todos andam de bicicleta. Andar de bicicleta tornou-se a forma de se locomover na cidade. É mais rápido e mais barato que outras opções de transporte, é mais saudável e é bom para o meio ambiente (GEHL, 2013, p. 11).

3.3.3. A CAMINHADA CONFORTÁVEL

Passo 7: Dê forma aos espaços²⁸

Segundo Speck (2012), talvez essa seja a discussão em planejamento que mais seja interpretada de forma errada. As pessoas gostam de espaços abertos e grandes espaços ao ar livre, mas as pessoas também gostam e precisam de um senso de escala menor para se sentirem confortáveis como pedestres. Essa questão de escala discutimos também através de Gehl (2013).

Psicologicamente, ainda de acordo com o autor, as pessoas precisam de espaços abertos, que nos remetem às presas que precisam enxergar o seu predador e de espaços que nos abrigam dos ataques. No nosso DNA, carregamos as noções de sobrevivência que nos levaram a sentir mais confortáveis em espaços com limites bem definidos, como nas cidades.

De acordo com Gehl (2013), as cidades tradicionais, que cresceram baseadas nas suas atividades cotidianas ao longo do tempo, resultam em escalas adaptadas aos sentidos e ao potencial humano, ao contrário, por exemplo, das cidades modernas que foram desenhadas segundo escalas do edifício, com grandes distâncias de percurso para locomoção utilizando-se veículos automotores, em uma situação percebida como impessoal, formal e fria.

Speck (2012) observa que o clima não interfere da forma que poderíamos pensar na capacidade dos espaços em receber e aglomerar pessoas. Experiências em cidades como no verão de Nova Orleans, no inverno de Quebec ou na neve de Chicago comprovam que as pessoas utilizam dos espaços públicos mesmo em situações adversas do clima.

É uma lição para nossos espaços tropicais, que no caso específico da cidade de Uberlândia, possui períodos do ano como os meses de Setembro e Outubro com

²⁸ Tradução nossa de: *Step 7: Shape the Spaces*

temperaturas acima dos 30°C e umidade relativa abaixo dos 10% – clima de deserto. O que falta são espaços que levam em consideração as amenidades do clima e desenho urbano de qualidade para criar outros que atraiam as pessoas, independentemente, das condições adversas de chuva ou calor intenso, vividas na região dos trópicos.

Passo 8: Plantar árvores²⁹

Tal como o transporte coletivo, grande parte das cidades sabe que as árvores são aliadas, entretanto poucos estão dispostos a investir devidamente nelas. Esse passo tenta transmitir o valor integral das árvores e justificar o grande investimento que elas merecem nas cidades, de acordo com Speck (2012).

Frequentemente, de acordo com o autor, o primeiro item a ser eliminado do orçamento de muitos projetos, a arborização das ruas e calçadas é a chave para o conforto do pedestre e habitabilidade urbana, de diversas formas. As árvores contribuem ainda em oferecer sombra, reduzir a temperatura ambiente nos climas quentes, absorver umidade, proteger dos raios UV e melhorar os efeitos dos ventos.

Devido ao grande impacto na *caminhabilidade*, a arborização de ruas e calçadas é associada com aumento significante no valor das propriedades e no valor de venda. Visto que este aumento se traduz diretamente em melhorias da arrecadação fiscal local, podemos considerar irresponsável financeiramente para uma comunidade não investir em arborização. Speck (2012) afirma que dados da economia americana, que compararam residências com e sem arborização nas ruas próximas, indicam que uma árvore próxima ou adjacente adiciona 3% à média do preço de venda de uma residência, o que significa um incremento de US\$8,870, o que equivaleria a um dormitório adicional.

O fator clima é essencial para se pensar quando o objetivo é a *caminhabilidade* dos espaços públicos. “Em muitas regiões quentes, amplos sistemas viários, estacionamentos asfaltados e materiais de cobertura rígidos elevam a temperatura de alta para inaceitável, onde árvores, gramados, telhados verdes e pavimentação porosa poderiam tê-la reduzido” (Gehl, 2013, p. 173).

²⁹ Tradução nossa de: *Step 8: Plant trees*

Esse fator climático é essencial para ser considerado nos espaços em estudo no Setor Sul de Uberlândia. As temperaturas locais nos meses mais quentes, Setembro e Outubro, chegam a 35°C e a umidade relativa do ar pode ficar abaixo dos 10%, caracterizando clima de deserto. No verão as chuvas chegam, nos meses de dezembro e janeiro, a médias de 290mm e há registros de precipitações em um período de 24 horas de até 110mm. No inverno, estação seca, destaca-se o alto índice de radiação solar, devido à baixa presença de nuvens. Dessa forma, a fator arborização contribui na proteção solar, na radiação solar e na melhoria da sensação térmica.

Essa região destaca-se por grandes vazios urbanos, longas distâncias para percurso de pedestres, pouca arborização, ausência de calçadas pavimentadas, paradas de ônibus desprotegidas das intempéries, avenidas largas que privilegiaram o transporte por automóveis e a velocidades de até 70km/h, contribuindo para uma baixa presença de pedestres no Setor Sul de Uberlândia.

Speck (2012) destaca também a importância da presença de arborização nas vias de trânsito mais rápido e que estudos realizados em vias arteriais da cidade de Toronto comprovaram que a arborização contribuiu para um declínio de 5 a 20% nos acidentes envolvendo pedestres e veículos nos meios de quadras. Os números de acidentes nas interseções de vias não foram afetados.

Outro fator importante lembrado pelo autor é que uma árvore adulta absorve cerca de meia polegada de água a cada chuva e, como resultado, comunidades que ampliam em 25% o plantio de árvores podem reduzir em 10% as águas superficiais, o que poderia contribuir com a diminuição das inundações. A Imagem 33, página 203, ilustra como a calçada pode ser acessível, garantir um índice de permeabilidade do solo considerável, e ainda melhorar a segurança do pedestre, separando a área de circulação de pessoas da faixa de circulação de veículos, aplicável a diversas categorias de vias, desde locais às de tráfego de veículos mais rápido.

Concluindo, os dados utilizados não nos deixam dúvida da importância da arborização na qualidade de vida da população e na concepção de vizinhanças *caminháveis*. Os fatores são de conforto com relação ao clima, à saúde, à economia, à segurança dos pedestres e, ainda, na contribuição quanto à infraestrutura de drenagem pluvial.

Imagen 33: Arborização e áreas permeáveis nas calçadas de rua residencial na cidade de Chicago, EUA.



Fonte: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 20/09/2014.

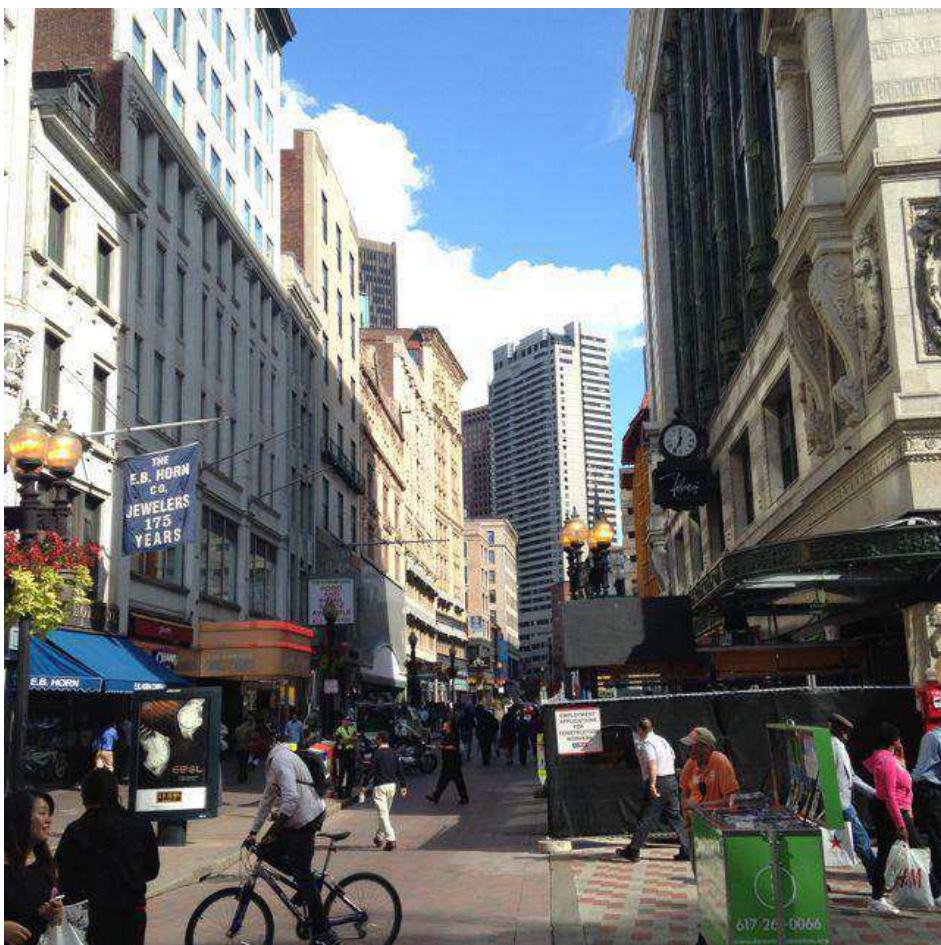
3.3.4. A CAMINHADA INTERESSANTE

Passo 9: Criar fachadas amigáveis e originais³⁰

De acordo com Speck (2012), segurança e conforto não são suficientes para garantir a *caminhabilidade* necessária para atrair os pedestres à rua. As ruas devem ser atrativas e interessantes, e isso é apropriado através de uma arquitetura que seja convidativa. Para Gehl (2013), as longas fachadas são menos atrativas que as fachadas menores, com edificações em escala mais apropriada ao homem, diversificando a paisagem e tornando a caminhada menos tediosa e mais atrativa (Imagen 34, página 204).

³⁰ Tradução nossa de: Step 9: Make friendly and unique faces

Imagen 34: Vida urbana nas ruas do centro da cidade de Boston, EUA.



Fonte: MOTTA, Guilherme A. S. Fotografado em 08/10/2014.

A tediosa estrutura dos grandes estacionamentos, as fachadas de grandes empreendimentos horizontalizados, os projetos arquitetônicos elaborados pelos *stars architects*, e grandes áreas verdes não contribuem para a atratividade e dinâmica da vida das ruas, portanto, não tornam a cidade atrativa para a *caminhabilidade*, segundo Speck (2012).

A dispersão urbana é tratada pelo autor como um desastre social, ambiental e econômico. E a solução para a melhoria da qualidade urbana é a vida nas ruas, e isso apenas é possível em um verdadeiro ambiente urbano onde existem mais edifícios e diversidade que apenas grandes áreas verdes. Nesse pensamento, a diversidade de usos e as próprias áreas verdes, que são necessárias para a salubridade urbana, devem se conectar aos edifícios e a essa dinâmica urbana, sem causar monotonia e falta de diversidade.

Sabemos que não é possível manter essa vitalidade em todas as ruas de uma cidade. Mas é possível escolher locais que já têm vocação própria para investir, ou ainda criar situações, a fim de melhorar espaços urbanos sem vitalidade, para reverter o caráter inóspito de certos locais. É o caso, por exemplo, de explorar a nova centralidade que está surgindo na região do Uberlândia Shopping, interligando-a a Bairros residenciais do entorno, que estão bastante adensados, como o Shopping Park e o Gávea Sul.

Interligando essas regiões através de calçadas confortáveis, ciclovias e um sistema de transporte eficiente, incentivar a implantação dos parques lineares nos fundos de vales existentes e a interligação ao Parque da Gávea, por exemplo, podem alterar a dinâmica de uso do automóvel ou da segregação dessas pessoas em seus bairros de origem, fazendo com que elas circulem por mais espaços da cidade, levando vitalidade a uma área maior dos bairros da região.

Passo 10: Escolher os seus vencedores³¹

Para Speck (2012), com a exceção de Veneza, até mesmo as cidades mais *caminháveis* não são universalmente *caminháveis*: há apenas alguns limites de ruas para se circular em volta. É assim que deveria ser, mas as cidades devem fazer escolhas conscientes a respeito do tamanho e da localização dos seus núcleos *caminháveis*, para evitar desperdícios de recursos *caminháveis* em áreas que nunca convidarão pedestres.

Os nove passos apresentados anteriormente incorporam uma estratégia para criar lugares *caminháveis*. Como o autor ressaltou, seguir todos esses passos, ao invés de apenas alguns deles, é essencial se quisermos converter grande parte de motoristas em pedestres. Entretanto, seguir esses passos em todos os locais faliria grande parte das cidades, devido ao custo de implementação, de acordo com Speck (2012). Dessa forma, devem-se adotar esses critérios para criar espaços caminháveis na cidade em lugares viáveis para essa aplicabilidade, pois dentro da estrutura urbana existem atividades que já não são atrativas para o pedestre.

Tornar viáveis os investimentos a serem realizados em *caminhabilidade* passa pela análise de áreas que já possuem por si uma capacidade de atração de pessoas,

³¹ Tradução nossa de: *Step 10: Pick your winners*

direcionando as escolhas em locais que possuam naturalmente atratividade para o pedestre. Obviamente que podemos, também, através de intervenções urbanas, criar espaços novos que sejam atrativos ao pedestre e criar novas situações urbanas, entretanto, provavelmente serão propostas mais onerosas financeiramente.

Para criar um plano de *caminhabilidade* para a cidade, ou uma região da cidade, é necessário identificar primeiramente quais são as vias com uma tendência natural para se tornarem caminháveis e quais são suas qualidades urbanas para valorização das suas características naturais e para tornarem o projeto viável financeira e urbanisticamente. De acordo com essa estrutura de identificação das vias, em um mesmo bairro ou vizinhança, podemos identificar vias *caminháveis*, que se estruturam através de caminhos com outras vias caminháveis e, ainda, vias que não têm tendências para receber pedestres.

O desenho urbano deve identificar essas áreas nas vizinhanças e dar o devido valor às tendências à *caminhabilidade*, tornando os espaços viáveis para receber os planos e intervenções. O autor defende que as propostas de intervenção devem se iniciar, no contexto da cidade, pelo seu centro, pois é essa área que pertence a todos.

A forma como o poder público distribui seus recursos é um grande desafio para criar esses espaços nas cidades. Geralmente esses planos de *caminhabilidade* se iniciam pelo centro da cidade, onde os ingredientes-chave já estão disponíveis. Entretanto, sabemos que nem todas as pessoas vivem no centro da cidade, portanto, devem ser concentrados investimentos também em outras áreas da cidade, apesar da importância que o centro tem para todos os cidadãos locais.

Em conjunto com o centro da cidade, devemos lembrar em um segundo momento das centralidades secundárias que estão sendo criadas no Setor Sul, para priorizar os investimentos e também atender aos moradores de determinadas regiões da cidade. Uma proposta, portanto, seria a criação de um plano de *caminhabilidade*, parte do plano diretor, a fim de identificar regiões potencialmente *caminháveis* na cidade, em especial na área estudada, o Setor Sul, e sua posterior implementação.

Em síntese, podemos constatar que os estudos de Speck (2012) e Gehl (2013) são perfeitamente complementares e defendem uma cidade que privilegie a escala do pedestre, a *caminhabilidade*. Isso se encontra em oposição à estrutura rodoviária observada em nossa cidade, principalmente, na região em estudo.

Portanto, destacamos algumas diretrizes que devem ser pensadas em conjunto com os agentes construtores da cidade, a fim de desenvolver um plano para melhoria da qualidade urbana da região e que seja aplicável, já que se os três agentes não estiverem envolvidos, dificilmente esses planos conseguirão ser implantados. De maneira bastante geral, segue abaixo:

1. Desenvolver o Plano de *Caminhabilidade* para a cidade, contemplando o Setor Sul, identificando suas centralidades e potencialidades existentes.
2. Desenvolver um Plano Cicloviário para a cidade, principalmente, a fim de conectar as centralidades da cidade e da região Sul, contemplando as ciclovias existentes nos novos empreendimentos.
3. Desenvolver um Plano de Arborização para a cidade, com implementação emergencial no Setor Sul, em áreas completamente ausentes de arborização, e seguindo um planejamento de modo a evitar futuros cortes.
4. Da mesma forma que os Planos acima, desenvolver um Plano de Mobilidade Urbana que conte cole a diversidade dos modais de transporte, implantando novos corredores de BRT, implementação do VLT, o Plano de *Caminhabilidade* e o Plano Cicloviário.
5. Estudar o Zoneamento e a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Setor Sul, a fim de permitir uma melhor diversidade de usos na região, contribuindo para a vitalidade de regiões com zoneamento muito restritivo e garantindo o interesse coletivo em contraponto ao interesse privado.
6. Implementar o projeto dos Parques Lineares da cidade de Uberlândia, a fim de proteger o meio ambiente, criar áreas de lazer para a população e conectar as centralidades do Setor Sul às demais da cidade, gerando conectividade com qualidade ambiental.

7. Incentivar a diversidade de usos dos estacionamentos das Faculdades existentes e do *Shopping Center*, a fim de criar espaços multiuso para os momentos em que essas áreas não estiverem em uso, como eventos culturais, musicais, feiras, etc, gerando atratividade de pessoas ao Setor Sul.
8. Desenvolver um projeto de Segurança Pública, a fim de garantir a segurança dos espaços públicos existentes na cidade e na região, monitoramento do transporte público, câmeras nas vias de circulação, policiamento, dentre outros.

Essas diretrizes gerais englobam planos bastante complexos, mas com resultados que podem alterar completamente a atual configuração urbana do Setor Sul e da cidade de Uberlândia. São diretrizes para implantação a longo prazo, entretanto devem ser pensadas de imediato, a fim de corrigir problemas que não podem esperar mais e ainda evitar a criação de novos problemas ou dificuldade de implantação desses planos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Deve-se considerar que a cidade de Uberlândia passa por um processo de dispersão de seu espaço urbano. A área de estudo, o Setor Sul da cidade, demonstra-nos de que forma essa urbanização tem ocorrido, através da criação de novos loteamentos, relativamente afastados do centro urbano, como os loteamentos fechados, os loteamentos e empreendimentos enquadrados no PMCMV, os casos dos *Shoppings Centers* e *Street Malls*, não contíguos ao sistema viário existente da cidade, contribuindo para aumento dos vazios urbanos da região.

Essa dispersão do espaço, juntamente com o privilégio dado ao transporte individual, como os veículos automotores, em contrapartida ao investimento em transporte público, colabora para a criação de uma cidade dispersa e, ainda, apática ao pedestre, criando grandes distâncias para o cidadão se deslocar, espaços inóspitos, grandes estacionamentos, bairros e espaços monofuncionais, caracterizando uma cidade onde o automóvel torna-se uma necessidade às pessoas, privilegiando o deslocamento motorizado ao deslocamento através da caminhada, da bicicleta ou do transporte público. O grande responsável por esse tipo de postura é o serviço público que diminui sua influência no planejamento das cidades, delegando essa função principalmente ao mercado imobiliário.

Em uma cidade com a dinâmica de Uberlândia e com a consolidação desse tipo de urbanização, não é possível reverter esse fenômeno de maneira simples criando uma cidade compacta. O que se propõe é cuidar para que essa dispersão não acentue os problemas de desigualdade e segregação do espaço urbano, atentando para se minimizar os problemas oriundos da dispersão, através da melhoria da acessibilidade da cidade aos seus cidadãos e valorização de seus subcentros, incentivando que estes locais permitam aos cidadãos caminharem, melhorar os espaços públicos e mobilidade através do transporte público de qualidade.

Para finalizarmos esse trabalho, estabelecemos diretrizes em duas categorias. Apesar dessa divisão, apenas para efeito metodológico, deve-se lembrar que as propostas não são desassociadas e devem ser pensadas em um contexto amplo. As categorias propostas são as de ordem de (a)gestão política/econômica e (b)urbanística e desenvolvimento urbano. Essa divisão responde, também, à problemática observada dos

agentes construtores da cidade, formatando uma proposta única, apesar de categorizada. A abordagem dessas diretrizes incorpora ainda o caráter desse trabalho que se propõe analisar e pensar a cidade do âmbito global ao local. Não adiantam propostas que encaram o local sem se considerar a dinâmica econômica e política global, inserindo a cidade em uma rede mais ampla e consistente que possa suportar novos investimentos e avanços culturais.

A categoria de gestão política e econômica não é possível de ser desassociada, pois um bom resultado econômico na cidade contemporânea muitas vezes depende de políticas públicas que colaborem para o bom resultado econômico resultante desses atos. A categoria urbanística envolve o papel do arquiteto urbanista e o desenho urbano como fator fundamental para o planejamento das cidades.

GESTÃO POLÍTICA / ECONÔMICA

No ano de 2016 a PMU deverá submeter o Plano Diretor da cidade a uma nova atualização. Apesar de observar-se que o Plano Diretor da cidade tem sido completamente ignorado, e as leis serem elaboradas e alteradas sem levar em consideração esse instrumento de planejamento urbano, acredita-se que deve ser considerado a Nova Carta de Atenas (2003) ao apresentar os compromissos dos urbanistas com relação ao planejamento das cidades.

Nesse sentido, os urbanistas devem se conscientizar mais do que nunca do seu papel enquanto planejador urbano, conselheiro estratégico e mediador e ainda, principalmente, como gestor-administrador. E, nesse ponto, se utilizar dos recursos legais para exercer seu papel no planejamento urbano da cidade.

Portanto, esse trabalho, enquanto um produto de estudo da cidade, do urbanismo, se propõe a informar urbanistas e os outros agentes responsáveis pela construção da cidade, a conhecer melhor os problemas que se tem observado no meio ambiente urbano e propor diretrizes para paralisar e reverter os problemas urbanos da região em estudo e, ainda, melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos.

A primeira diretriz é definir de forma clara, o papel do arquiteto e urbanista no planejamento das nossas cidades.

1. Os arquitetos urbanistas devem assumir o papel de gestão-administração do planejamento urbano da cidade de Uberlândia, representada pela SEPLAN. Observa-se que na administração dessa secretaria, não se nota a presença de arquitetos urbanistas desde o primeiro mandato da administração do Prefeito Odelmo Leão (2005-2008), quando o arquiteto e urbanista Luiz Humberto Finotti assumiu a SEPLAN durante os anos de 2005-2006. Apesar do enfraquecimento do poder público no processo de planejamento de nossas cidades, é necessário iniciar uma mudança nesse processo e restabelecer o papel do poder público no processo de planejamento. Isso pode ser dado por uma mudança em leis que permitem atualmente o financiamento de campanha por empresas, geralmente ligadas ao capital imobiliário, e a gestão pública baseada nesses interesses. Os arquitetos devem se figurar independentemente do caráter privado do capital, priorizando o interesse público e balanceando com os interesses privados na construção das cidades.

Já existe legislação que obriga a participação nos processos de planejamento das cidades, definidos pelo Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor da cidade. Nos primeiros anos de implantação do Estatuto, observou-se uma relativa participação da população geral nos processos de planejamento das cidades e dos seus interesses, aproximando as propostas e planejamento da cidade aos cidadãos envolvidos. Importante relembrar que em 2004, na cidade de Uberlândia, realizou-se uma Oficina de Desenho Urbano que obteve grande participação popular e resultados interessantes para o planejamento da cidade, apesar de suas diretrizes nunca terem sido levadas em consideração pelo poder público ao planejar a cidade.

A segunda diretriz, portanto, é a **retomada da participação popular nos processos de planejamento das cidades, em conformidade com a legislação existente.**

2. A participação popular é essencial para o sucesso do processo de planejamento da cidade. Os agentes construtores da cidade, seja o poder público, os agentes privados, os movimentos sociais e a sociedade comum, devem ter espaço para serem ouvidos e consultados, a fim de balancear os interesses desses diferentes agentes e estabelecer um planejamento urbano democrático na sua esfera mais

ampla. Sabe-se que a participação popular não é uma constante na cultura brasileira que costuma participar apenas no momento de escolha dos seus governantes, estabelecendo uma relação distante entre os seus representantes e os interesses da sociedade. É importante desenvolver um programa nacional de estabelecimento da cultura da participação e da consciência política que deve ser iniciado nas escolas, o que gerará frutos em longo prazo, mas uma sociedade mais consciente dos seus atos políticos e de sua representatividade.

Um grave problema observado em todas as categorias do poder público nacional é o excesso de burocracia e morosidade nos processos que dependem do poder público. Desde a abertura de empresas aos processos de aprovação de empreendimentos, sofrem por questões burocráticas.

Dessa forma, uma terceira diretriz é a **desburocratização dos processos públicos.**

3. Desburocratizar os processos públicos significa economia tanto do poder público quanto do privado, a fim de legitimar de forma mais rápida investimentos em conformidade com a lei. Deve-se seguir exemplo de países mais desenvolvidos onde não existe excesso de burocracia e busca-se uma facilidade administrativa para facilitar a entrada, principalmente, de investimentos nas cidades, melhorando a arrecadação e geração de impostos, com consequente investimento na infraestrutura das cidades. Nesse ponto, encontra-se também a flexibilização e as facilidades na abertura de novas empresas e negócios.

A qualificação da mão de obra é outro fator essencial, a ser observado pelo poder público no desenvolvimento da cidade. A cidade de Uberlândia possui diversas universidades, sendo uma grande universidade pública que pode colaborar para a geração de conhecimento e qualificação da mão de obra local.

Para colhermos frutos no futuro, **deve-se observar nessa quinta diretriz, o investimento em educação.**

4. O investimento no ensino superior é um importante aliado tanto do poder público quanto da iniciativa privada para a geração de mão de obra qualificada e desenvolvimento humano e sustentável da cidade. Entretanto, não se pode

esquecer que um dos graves problemas do nosso país é a baixa qualidade do nosso ensino básico e superior. Dessa forma, o poder público tanto em nível municipal, estadual e federal deve se comprometer com a melhoria da qualidade do ensino para formação de novos profissionais qualificados para inserir o Brasil e a cidade de Uberlândia em um nível de desenvolvimento que engloba a participação em redes mais complexas e superiores em nível tecnológico e de educação.

O poder público deve ainda se atentar na questão do desenvolvimento de novas tecnologias, participando desse processo ou incentivando empresas privadas a efetuarem pesquisas locais de desenvolvimento tecnológico. Todas as esferas do poder público devem se atentar a essa questão. Na cidade de Uberlândia, estão implantadas diversas universidades que podem se comprometer a investir em pesquisa e consequente inserção do município em uma rede de educação e pesquisa tecnológica que integra o município em escala maiores, gerando conhecimento, incentivos a empresas da área tecnológica se instalarem na cidade e geração de renda.

Essa é a quinta diretriz, **criar leis de incentivo ao desenvolvimento e pesquisa tecnológica.**

5. Criar leis de incentivo ao desenvolvimento e pesquisa tecnológica deve inserir o município em uma rede de conhecimento e tecnologia até mesmo em nível global. A única iniciativa observada na região é a criação do polo tecnológico, que ainda não está implantado. Deve-se, dessa forma, incentivar a pesquisa, aproveitar a infraestrutura das universidades existentes e desenvolver parcerias público-privadas que colaborem para o desenvolvimento da região. Tudo isso depende da elaboração de leis pelo poder público que contribuam e incentivem esse investimento em tecnologia.

O país vivencia uma grave crise política e de credibilidade. Observa-se uma gestão falha quando diz respeito ao investimento do dinheiro público e, ainda, denúncias de corrupção que diminuem a credibilidade do governo em suas diversas instâncias. Nesse contexto, de contenção de gastos e investimentos, obras paralisadas ou promessas não cumpridas, necessita-se uma remodelagem dos processos de parceria público-privada, a fim de retomar o crescimento da economia e investimento em infraestrutura.

A sexta diretriz é aumentar e consolidar as parcerias público-privadas em suas diversas esferas.

6. O aumento das parcerias e a sua consolidação entre os poderes público e privado são essenciais para a retomada do crescimento da economia, investimento em infraestrutura e desenvolvimento desde a esfera global à local, evitando desperdícios de capital, melhorando a eficiência da gestão dos projetos, planejando as ações. Os investimentos devem contemplar a participação dessas duas esferas, sendo o poder público responsável por resguardar o interesse coletivo e social nas obras que se efetivarem com a referida parceria e investimento do poder privado. Diversos investimentos desde a ordem da gestão, educação, saúde e principalmente infraestrutura, podem ser maximizados com a parceria público-privada.

O Estatuto da Cidade propõe a busca por cidades sustentáveis. A preservação do meio ambiente e as práticas de ideais sustentáveis devem ser consideradas em todos os âmbitos do planejamento urbano. A conservação dos recursos naturais, a recuperação de áreas degradadas, a justiça social e o ganho econômico devem ser considerados em todas as intervenções e propostas urbanas da cidade em estudo.

Deve-se, portanto, considerar a sétima diretriz como **o respeito ao meio ambiente e a adoção de práticas sustentáveis**.

7. Respeitar o meio ambiente e adotar práticas sustentáveis no planejamento da cidade é essencialmente e indiscutivelmente necessário para garantir melhores cidades para seus cidadãos e para as gerações futuras. Controlar a emissão de gases poluentes, preservar seus recursos naturais, recuperar áreas previamente degradadas, privilegiar o uso consciente dos recursos e a educação ambiental devem ser aliados a práticas sociais e econômicas, a fim de equilibrar o tripé da sustentabilidade, garantindo recursos e uma cidade com qualidade de vida para as gerações atuais e futuras.

A cidade de Uberlândia é conhecida nacionalmente como a capital da logística. Sua localização privilegiada, englobando em um raio de 1.000 km grande parte do mercado consumidor do país, juntamente com acesso fácil a esses centros econômicos

através de rodovias, ferrovias, hidrovias e transporte aéreo, confirmam a vocação natural da cidade para a logística. Entretanto, essa vocação pode ser ainda melhor aproveitada para consolidação da cidade em caráter nacional e internacional como importante nó na rede de logística nacional, do MERCOSUL e na relação da América do Sul com o mundo. Para tanto, se faz necessário reconhecer seus pontos fracos para obterem-se melhorias.

A oitava diretriz trata-se do **investimento no aeroporto da cidade, a fim de contemplar o transporte internacional de cargas e passageiros.**

8. O investimento no aeroporto da cidade, a fim de melhorar as rotas para o transporte de passageiros e o transporte de carga, é essencial para inserir a cidade num mercado mais amplo, garantindo infraestrutura aeroportuária e logística necessária para atrair novos capitais de investimento para a cidade e consolidar a vocação de capital de logística do país, ampliando seu mercado de atuação e aliando os investimentos já existentes na região, como o entreposto de Zona Franca de Manaus, a malha rodoviária duplicada e a ferrovia que corta a cidade, ampliando os modais de transporte que o capital deve se utilizar, economizando tempo, dinheiro e atraindo investimentos.

O grande incentivo atribuído principalmente pelo poder público, através da diminuição de impostos para a aquisição de automóveis nos últimos anos, aliado ao próprio planejamento das cidades que privilegiam a malha viária, contribuem para o inchaço das cidades, no que diz respeito ao número de automóveis, e consequente queda da qualidade de vida, já que as pessoas permanecem mais tempo no percurso casa-trabalho-lazer e aumento da degradação ambiental, através principalmente do aumento da emissão de poluentes. Esses são alguns problemas causados pela política urbana de privilégio ao transporte individual em contrapartida do transporte coletivo.

A nona e uma das mais importantes diretrizes trata do **investimento em transporte urbano rápido e eficiente.**

9. O investimento em um sistema de transporte urbano rápido e eficiente é essencial para a melhoria da qualidade das cidades. Um dos pontos evidenciados por Speck (2012) e Gehl (2013) é a relevância do investimento em transporte público e o incentivo para a população utilizar do transporte coletivo em

contraponto ao transporte individual. Importante o investimento em modais de transporte público diversificados, como o BRT, VLT³² e o metrô, ampliando a malha viária de transporte, incentivando a população a utilizar esse sistema e diminuir os veículos individuais circulantes na rua, melhorando a qualidade do ar, do tráfego e a acessibilidade das pessoas por toda a cidade. O sistema de transporte urbano deve, ainda, ser integrado aos seus diversos modais e aos sistemas de transporte interurbano, melhorando a acessibilidade das pessoas da região e do país e sua circulação na cidade, ampliando o número de pessoas circulante de outras cidades e regiões, melhorando a arrecadação de impostos, turismo e diversificação dos serviços para atender não apenas a cidade. Para isso, é necessária a melhoria do aeroporto e a implementação de uma linha de TAV que já é prevista, interligando a região de Campinas, São Paulo a Brasília, passando pelo Triângulo Mineiro, facilitando o acesso das pessoas à cidade de Uberlândia e a mobilidade no espaço intraurbano³³. Nesta categoria de transportes, devemos considerar também a implementação de ciclovias e ciclofaixas devidamente planejadas em acordo com os demais modais de transporte público.

GESTÃO URBANÍSTICA E DESENVOLVIMENTO URBANO

Nesta categoria, as diretrizes serão tratadas de forma a passar de uma interferência global para a escala local. Obviamente, as duas categorias e as duas escalas em certos pontos se confundem, como a diretriz nove, que infere no investimento em transporte público, intervindo nas esferas globais e até mesmo pontuais, pensando-se o desenho urbano. Ainda nesta categoria, o desenho urbano será visto de forma mais presente, e o papel do urbanista mais claro enquanto figura que pensa e desenha a cidade.

³² Foi elaborado Estudo de Viabilidade para implantação do VLT em Uberlândia, com parceria entre a Universidade Federal de Uberlândia, PMU e UNITRI, de acordo com informações do site www.vltuberlandia.com, acessado em 24/06/2015.

³³ De acordo com o site do Governo Federal www.epl.gov.br/tav-no-brasil, acessado em 24/06/2015, há estudos de ligação através do TAV entre as cidades de São Paulo e Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba e Campinas ao Triângulo Mineiro.

Neste ponto, a influência dos autores Gehl (2013) e Speck (2012) são essenciais ao direcionar as propostas aqui categorizadas, privilegiando o que já destacamos como as pessoas e a *caminhabilidade* do espaço urbano. Dessa forma, as propostas dos dois autores se confundem e se complementam e serão de grande contribuição nos resultados dessa proposta.

1. Distribuir, cuidadosamente, as funções da cidade para garantir menores distâncias entre elas, além de uma massa crítica de pessoas e eventos. Privilegiar unidades de uso misto entre áreas de comércio, serviços e residências.
2. Integrar várias funções nas cidades para garantir versatilidade, riqueza de experiências, sustentabilidade social e melhoria da sensação de segurança nos diversos bairros. Proteger os cidadãos contra o crime e a violência urbana através da criação de ambientes públicos cheios de vida, da permissão dos olhos das pessoas sobre as ruas, da sobreposição de funções entre o dia e a noite e de boa iluminação.
3. Projetar o espaço urbano de forma a torná-lo convidativo tanto para o pedestre quanto para o ciclista. Oferecer oportunidades para caminhar através de espaços *caminháveis*, ausência de obstáculos, boas superfícies, acessibilidade universal e fachadas interessantes. Proteger o pedestre contra o tráfego e acidentes, oferecendo segurança através da eliminação do medo e aumento dos atributos de proteção.
4. Abrir os espaços de transição entre a cidade e os edifícios, para que a vida no interior das edificações e a vida nos espaços urbanos funcionem conjuntamente. Projetar edifícios e espaços considerando a escala humana, a fim de contribuir para o prazer que o espaço urbano proporciona. Privilegiar espaços ativos através de comércios que se harmonizem com pequenas unidades, muitas portas, ampla variedade de funções e usos, minimizar unidades cegas, bons detalhes e materiais.
5. Reforçar os convites para permanências mais longas no espaço público, porque algumas pessoas por muito tempo em um local proporcionam a mesma sensação

de vitalidade do que muitas pessoas por pouco tempo. De todos os princípios e métodos disponíveis para reforçar a vida nas cidades, o mais simples e o mais eficaz é convidar as pessoas a passarem mais tempo no espaço público.

6. Proteger os pedestres contra experiências sensoriais desconfortáveis, como as intempéries: vento, chuva, frio/calor, poluição, poeira, barulho e ofuscamento. Oportunizar e aproveitar os aspectos positivos do clima como o sol e a sombra, o calor e o frescor, a umidade e a brisa. Permitir experimentações sensoriais positivas através de um bom projeto e detalhamento, utilização de bons materiais, otimização das vistas, utilização de árvores, plantas e água.
7. Dar oportunidades para as pessoas ficarem em pé através de apoios para se manterem nessa posição e utilizarem os espaços públicos e abertos de forma mais diversa. Oferecer oportunidades para a pessoa sentar através da criação de zonas com investimento em mobiliário urbano confortável e propício, tirar proveito das vantagens inerentes ao espaço existente como a vista, o sol, a sombra e as pessoas. Permitir que as pessoas apreciem o espaço onde elas estão, criando distâncias razoáveis para a observação, linhas de visão desobstruídas, vistas interessantes e iluminação apropriada.
8. Permitir que as pessoas se ouçam e conversem, através do controle dos níveis de ruído da cidade e correta disposição do mobiliário urbano para paisagens, permitindo o diálogo entre as pessoas. Oferecer oportunidades para brincar e praticar atividade física, criando convites para atividades criativas, ginástica e jogos, durante o dia e à noite e em todas as estações do ano.

Em termos econômicos, o processo de globalização manifesta-se por uma dispersão mundial da produção, assim como uma concentração da gestão e das funções nas grandes cidades. Isto pode conduzir ao crescimento acelerado das regiões metropolitanas em detrimento de outras formas de organização territorial.

Os desafios para as cidades do futuro devem ser aplicados aos novos desenvolvimentos tecnológicos nas comunicações, na informação e nos transportes, de tal modo que os cidadãos e a vida na cidade no seu conjunto deles se beneficiem.

São necessárias novas regras para o desenho e a composição urbana, onde as partes antigas e novas das cidades devem ser planejadas de maneira coerente para oferecer soluções apropriadas, ligando sempre o passado ao futuro. É preciso também que existam laços contínuos entre os espaços livres e espaços construídos – às diferentes escalas territoriais desde o quarteirão à cidade, e das redes de cidades ao território global da Europa.

As formas urbanas devem integrar uma mistura social e urbana e devem contribuir para uma melhor qualidade de vida. O lazer na cidade pode tornar-se uma combinação de ambientes virtuais e físicos, com possibilidades ainda desconhecidas. É importante oferecer aos cidadãos ambientes e serviços de alta qualidade. O processo de planejamento do espaço deve gerar um verdadeiro compromisso entre todos os atores e salvaguardar os interesses coletivos, um instrumento essencial para assegurar o desenvolvimento sustentável e a coesão social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a Qualidade da Cidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (org). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012. p. 61-79

ALVES, Henrique Vitorino Souza. **Urbanização Contemporânea: uma contribuição para o estudo das cidades**, 2013. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, 2013.

AMADEI, V. C. & AMADEI, V. A. **Como lotear uma gleba – o parcelamento do solo urbano em todos os seus aspectos (loteamento e desmembramento)**. Campinas: Millennium Editora, 2012.

ARANTES, Otília. **Urbanismo em Fim de Linha**. São Paulo: Edusp, 1998.

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (org) **A Cidade do Pensamento Único – Desmascarando Consensos**. Petrópolis: Vozes, 2002.

ARROYO, Julio. **Bordas e espaço público – Fronteiras internas na cidade contemporânea**. Disponível em:

<www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269>. Publicado em 2007 e acessado em 06/06/2012.

_____. **Del espacio público a lo público en la ciudad escindida**. Disponível em: <www.cafedelasciudades.com.ar/arquitectura_42.htm>. Acessado em 06/06/2012.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 2011.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal.

_____. Lei nº. 10.257/2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DF. 2001.

- _____. **O Estatuto da Cidade:** comentado. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.
- _____. **PlanMob:** Construindo a Cidade Sustentável. Ministério das Cidades, 2007.
- BOTELHO, Adriano. A Cidade Dispersa: Uma Nova Escala da Urbanização Contemporânea. In: REIS, N. G. (org) **Sobre Dispersão Urbana**. São Paulo: Via das Artes, 2009. p. 275-294.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- CASTELLO, Lineu. **A percepção de lugar**. Porto Alegre: Propar, 2007.
- CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CHOAY, François. **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.
- CONN, Steven. **Americans against the anti-urbanism in the twentieth century**. New York: Oxford, 2014.
- CORBUSIER, Le. **Planejamento Urbano**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um Texto para Discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. S.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 41-51.
- D'ARC, Hélène Rivière; MEMOLI, Maurizio. **Intervenções Urbanas na América Latina - Viver no Centro das Cidades**. São Paulo: SENAC, 2012.
- DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (org). **O Processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 2010.
- DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.
- DEUS, José Antonio Souza de & ALVES, Rahyan de Carvalho. **A produção do espaço urbano e os movimentos sociais**: uma relação política em análise. Disponível em: <unimontes.br/arquivos/2012/geografia_ixerg/eixo_urbano/a_producao_do_espaco_ur

bano_e_os_movimentos_sociais_uma_relacao_politica_em_analise.pdf>. Acessado em 26 Dezembro 2014.

DIZARD JR, Wilson. **A Nova Mídia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e Movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: PROURB, 2006.

FERNANDES, Ana. Decifra-me ou te Devoro: Urbanismo corporativo, cidade-fragmento e dilemas da prática do urbanismo no Brasil. In: GONZALES, S.F.N.; FRANCISCONI, J.G.; PAVIANI, Aldo. (org) **Planejamento e Urbanismo na atualidade Brasileira: objeto teoria prática**. Rio de Janeiro: Editora Livre Expressão, 2013. p. 83-107.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Os Significados urbanos**. São Paulo, Edusp, 2000.

FIGUEIREDO, Lucas. Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (org). **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012. p. 209-234.

FUCHS, A. M. S.; FRANÇA, M. N.; PINHEIRO, M. S. F. **Guia para Normatização de Publicações Técnico-científicas**. Uberlândia: EDUFU, 2013.

GARREFA, Fernando. **Shopping centers**: de centro de abastecimento a produto de consumo. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2011.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GLASER, M.; HOFF, M. Van; KARSSENBERG, H.; LAVEN, J.; TEEFFELEN, J. Van. **The city at eye level: Lessons for street plinths**.Amsterdam: Eburon, 2012.

GOMES, Cesar da Costa Paulo Gomes. **A Condição Urbana: Ensaios de geopolítica da cidade**.Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

GROSTEIN, M. D, (org). **Ciência Ambiental: Questões e Abordagens**. São Paulo: Annablume: FAPESP, 2008.

GUERRA, Maria Eliza A. **Vilas Operadoras de Furnas nas Bacias dos Rios Grande e Paranaíba – da concepção à atualidade**, 2008. Tese (Doutorado em Geografia) –

Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, 2008.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes:** do Direito à Cidade à Revolução Urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOLANDA, Frederico de (org). **Arquitetura e Urbanidade.** Brasília: FRBH Edições, 2011.

HOLANDA, Frederico de (org). **Ordem & Desordem: Arquitetura & Vida Social.** Brasília: FRBH Edições, 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Síntese de Indicadores Sociais:** uma análise das condições de vida da população brasileira. Rio de Janeiro: IBGE, 2014.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KANSO, Mustafá Ali. **A Cor da Tempestade.** Rio de Janeiro: Multifoco, 2011.

KEELER, M; BURKE, B. **Fundamentos de Projeto de Edificações Sustentáveis.** São Paulo: Bookman, 2009.

KOOLHAAS, Rem. **Três textos sobre a cidade.** São Paulo: Gustavo Gili, 2010.

KRAFTA, Romulo. Impressões digitais da urbanidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (org). **Urbanidades.** Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012. p. 115-133.

LAMAS, José M. Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

LEITÃO, Miriam. **Saga Brasileira:** A longa luta de um povo por sua moeda. Rio de Janeiro: Editora Record, 2011.

LEITE, Carlos. **Cidades Sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano /** Carlos Leite, Juliana di Cesare Marques Awad. – Porto Alegre: Bookman, 2012.

LISBOA. A Nova Carta de Atenas 2003. A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as cidades do século XXI.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MARICATO, Ermínia. **O Impasse da Política Urbana no Brasil**. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

_____. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos & MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000. p. 121-192.

_____. **Política Habitacional no Regime Militar – Do milagre brasileiro à crise econômica**. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

McLOUGHLIN, J Brian. **Planificación Urban y Regional: Un Enfoque de Sistemas**. Madrid: Instituto de Estúdios de Administracion Local, 1969.

MENDONÇA, J. G.; COSTA, H. S. M. (org) **Estado e Capital Imobiliário: Convergências atuais na Produção do Espaço Urbano Brasileiro**. Belo Horizonte: C/Arte, 2011.

MESQUITA, Adailson Pinheiro & SILVA, Hermiton Quirino. **As Linhas do Tecido Urbano – O Sistema de transportes e a evolução Urbana de Uberlândia-MG**. Uberlândia: Roma, 2006.

MESQUITA, Adailson Pinheiro. **Parcelamento do Solo Urbano e suas Diversas Formas**. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008.

MONTANER, Josep Maria & MUXI, Zaida. **Arquitetura e Política – Ensaios para mundos alternativos**. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MONTANER, Josep Maria. **A modernidade superada**. São Paulo: Gustavo Gili, 2012.

MONTGOMERY, Charles. **Happy City – Transforming our lives through Urban Design**. New York: Farrar: Straus and Giroux, 2013.

MORENO, Júlio. **O futuro das cidades**. São Paulo: Editora SENAC, 2001.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história, suas origens, transformações e perspectivas.** São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NETTO, Vinicius M. A Urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (org). **Urbanidades.** Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012. p. 33-59.

NETTO, Vinicius M. **Cidade e Sociedade:** As tramas da prática e seus espaços. Porto Alegre: Sulina, 2014.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas Urbanas:** a Dissolução da Quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. **Plano Local de Habitação de Interesse Social de Uberlândia – Diagnóstico Estratégico de Habitação de Interesse Social.** Secretaria Municipal de Habitação – Uberlândia, 2009.

REIS, Nestor Goular Reis (org). **Sobre Dispersão Urbana.** São Paulo: Via das Artes, 2009.

RISÉRIO, Antonio. **A Cidade no Brasil.** São Paulo: Editora 34, 2013.

ROGERS, Richard. **Cidades para um pequeno planeta /** Richard Rogers, Gumuchdjian – Barcelona: Gustavo Gili, 2012.

ROHTER, Larry. **Brasil em Alta:** A história de um país transformado. São Paulo: Geração Editorial, 2012.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Elza Cristina. **Jardim Karaíba: uma inovação dos anos 1980 no conceito de morar em Uberlândia.** 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: EDUSP, 2013.

- _____, Milton. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SANT'ANNA, Mariana Senna. **Estudo de Impacto de Vizinhança**: Instrumento de garantia da qualidade de vida dos cidadãos urbanos. Belo Horizonte: Fórum, 2007.
- SANYAL, B.; VALE, L. J.; ROSAN, C. D. (org) **Planning Ideas that Matter – Livability, Territoriality, Governance, and Deflective Practice**. Cambridge: MIT, 2012.
- SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- SERPA, Angelo. **O espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2014.
- SIEMBIEDA, William (org). **Desenho urbano contemporâneo no Brasil**. Rio de Janeiro: LTC, 2013:161-174.
- SILVA, Renata Rodrigues. **Centros Comerciais e Shopping Centers**: Transformações no espaço urbano de Uberlândia (MG). 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, 2012.
- SILVEIRA, J. A. R.; COTRIM, M. (org) **Lugares e suas Interfaces Urbanas – A Cidade vista por meio de suas Diferentes Escalas**. João Pessoa: F&A Editora, 2014.
- SOARES, Beatriz Ribeiro. Estruturação interna e a construção dos signos de modernidade da Cidade jardim. In: BRITO, Diogo de S.; WARPECHOWSKI, Eduardo M. (org). **Uberlândia revisitada – memória, cultura e sociedade**. Uberlândia: EDUFU, 2008: 141-177.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade**: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- SPECK, Jeff. **Walkable City – How downtown can save America, one step at a time**. New York: North Point Press, 2012.
- SPOSITO, M. E. B. & GOÉS, E. M. **Espaços Fechados e Cidades**: Insegurança Urbana e Fragmentação Social. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. S.; SPOSITO, M. E. B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 123-145.

SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. São Paulo: Contexto, 1994.

SYKES, A. Krista (org). **O Campo Ampliado da Arquitetura: Antologia Teórica 1993-2009**. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

TRIGUEIRO, André. **Mundo Sustentável 2: Novos rumos para um planeta em crise**. São Paulo: Editora Globo, 2012.

VARGAS, Franciélis Ferreira. **Movimentos Sociais Urbanos e a Construção do Estatuto da Cidade**. Disponível em: <www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/movimentos-sociais-urbanos/vargas-francielis-ferreira-2.pdf>. Acessado em 07 janeiro 2015.

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2001.

VARGAS, Heliana Comin & ARAUJO, Cristina Pereira de. **Arquitetura e Mercado Imobiliário**. Barueri: Manole, 2014.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (org) **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2009.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Editoras, 2012.

VIGIL, Gustavo Munizaga. **Diseño Urbano – Teoría y Método**. Santiago: Ediciones UC, 2014.

VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as Cidades Brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

- VILLAÇA, Flávio. Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil. In: DEÁK, C. & SCHIFFER, S. R. (org.) **O processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010. p. 169-243.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.
- VITTE, C. de C. S. e KEINERT, T. M. M. (org). **Qualidade de vida, Planejamento e Gestão Urbana: Discussões Teórico-Metodológicas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- WALL, Ed & WATERMAN, Tim. **Desenho Urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- WEEM, Camilla. **Future Cities – All that matters**. London: John Murray Learning, 2014.