

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

JULIETA CRISTINA FERNANDES

**Os condomínios horizontais fechados e a perspectiva
de mobilidade urbana sustentável e inclusiva em
Uberlândia-MG**

UBERLÂNDIA
2011

JULIETA CRISTINA FERNANDES

**Os condomínios horizontais fechados e a perspectiva
de mobilidade urbana sustentável e inclusiva em
Uberlândia-MG**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Julio Cesar de Lima Ramires

**UBERLÂNDIA
2011**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

F363c
2011

Fernandes, Julieta Cristina, 1958-

Os condomínios horizontais fechados e a perspectiva de mobilidade urbana sustentável e inclusiva em Uberlândia-MG / Julieta Cristina Fernandes. – 2011.
204 f. : il.

Orientador: Julio Cesar de Lima Ramires.
Tese (doutorado) – Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia.
Inclui bibliografia.

1. Geografia - Teses. 2. Loteamento – Uberlândia – Teses.
I. Ramires, Julio Cesar de Lima. II. Universidade Federal de Uberlândia.
Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Programa de Pós-Graduação em Geografia

JULIETA CRISTINA FERNANDES

Os condomínios horizontais fechados e a perspectiva de mobilidade urbana sustentável e inclusiva em Uberlândia-MG



Prof. Dr. Júlio César de Lima Ramires (Orientador) - UFU



Profa. Dra. Magda Valéria da Silva - UFG



Prof. Dr. Adailson Pinheiro Mesquita – UFTM



Prof. Drª. Denise Labrea Ferreira - UFU



Prof. Drª. Beatriz Ribeiro Soares - UFU

Data: 30 / 09 de 2011

Resultado: aprovado com distinção

Agradecimentos

Ao meu orientador e amigo, Prof. Dr. Julio Cesar de Lima Ramires, pelo acolhimento em me aceitar mais uma vez, a orientação; pela dedicação na realização deste trabalho e pelo estímulo nas horas das incertezas. A você, a gratidão eterna, por ter me estendido a mão na chegada e por me dar a mão quando eu já não encontrava forças para terminar a caminhada.

Ao Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, em especial à Denise Labrea Ferreira, pelo incentivo, pela orientação cuidadosa e carinhosa, e aos professores doutores Beatriz, Claudete, Marlene, Roberto, João Cleps, Samuel, Vera e Willian, que me ensinaram a gostar da Geografia.

Aos urbanistas, arquitetos, engenheiros e geógrafos entrevistados: Luiz Fernando (Grupo 4-GO), Fernando Galvão (GO), José Abílio Belo (CREA- MG), Carlos Henrique Barreiro, José Antonio Schmidt, Maurício Silva, Vanilze S. Pimenta Menezes, Denise Elias Attux, Maria Angélica de Almeida, Regilda Siqueira, Liliane Alvares, Djane Araujo e Matteus Freitas, pelo seu tempo dedicado às entrevistas.

Aos colegas e amigos da Prefeitura Municipal de Uberlândia, em especial ao Divonei Gonçalves dos Santos e à Mariza Ribeiro Silva, pelo apoio e compreensão.

Ao Gustavo, Bárbara Ariza e Chico, pelo apoio na elaboração de mapas.

À minha amiga Icléa, pela revisão.

Aos meus familiares pela paciência e estímulo; em especial ao Sérgio Augusto, Anna Clara e Isadora, por terem caminhado ao meu lado também ao pé dos muros dos condomínios horizontais fechados, e, a Lusma, pelos cuidados com a casa e minhas filhas, nas horas de maior dedicação a este trabalho.

A todos que de forma direta ou indireta contribuíram para que eu pudesse dar mais um passo na minha carreira acadêmica e profissional, e, em especial, à Fátima e Francisco Ibraim, pelo acolhimento no início da jornada.

Atravessiamo...

*Aos meus pais, Antonio e Ieda,
Noé e ILza,
e a tantos outros pais.*

Resumo:

O objetivo deste trabalho é compreender o novo paradigma de prioridade ao transporte não motorizado, a partir do conhecimento da infraestrutura criada para o deslocamento do pedestre no espaço viário produzido, intra e extramuros, pelos condomínios horizontais fechados; como também análise das dimensões destes fechamentos e sua adequação ou bloqueio à circulação do pedestre. O recorte espacial adotado foi os condomínios horizontais no Setor Sul da cidade de Uberlândia e cobre a escala temporal de 1998 a 2009. Os procedimentos utilizados para atingir o referido objetivo foram: pesquisa documental junto às secretarias de Planejamento Urbano, e de Trânsito e Transportes da Prefeitura Municipal de Uberlândia - PMU; - Pesquisa de campo com registro fotográfico; - realização de entrevista semi estruturada com doze técnicos que compõem o conjunto de servidores da PMU responsáveis pela aprovação dos projetos de loteamentos, e profissionais liberais responsáveis pela elaboração de projetos urbanísticos e arquitetônicos dos condomínios objeto de estudo; realização de entrevistas informais com alguns moradores, prestadores de serviços e corretores de plantão quando da visita aos empreendimentos; realização de mapas em AutoCAD como a espacialização de condomínios e levantamento das distâncias formadas pela ocupação dos espaços cercados pelos mesmos; também foram feitos vários croquis que visam ilustrar os problemas identificados para a mobilidade dos pedestres.

Os resultados mostram alguns impactos negativos desses empreendimentos na cidade onde a ocupação recente pelos condomínios horizontais fechados ainda não encontra o necessário equacionamento entre o fechamento de áreas e a continuidade dos traçados viários. Evidencia-se a ocupação de áreas muito próximas ou vizinhas, COM o encontro de muros já extensos e o seu prolongamento. Há um tratamento diferenciado nas portarias, tanto em termos de arquitetura, quanto de paisagismo, transparências e grades; mas, de forma geral, predominam os muros de alvenaria que formam paisagens monótonas, se consideradas as grandes extensões entre muros; e uma associação da utilização das grades com a questão da contemplação de áreas verdes, mas mantêm a separação dentro/fora. O que se percebe na área de estudo é que a ocupação dos condomínios horizontais fechados tem uma expressiva vizinhança de áreas de preservação permanente – APPs do Setor Sul. Esse valor dado à questão ambiental, de forma dialética, cria extensões fechadas e reforça a lógica de prioridade ao transporte individual motorizado melhor atenção deve ser dada às questões relativas ao deslocamento a pé e a sua prioridade no sistema viário.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; condomínios horizontais; loteamentos fechados; circulação viária; pedestre.

Abstract:

The objective of this study is to understand the new paradigm of priority to non-motorized transport, based on urban mobility and the knowledge of the infrastructure created for the displacement of the pedestrian in the road space produced within and outside the walls, the closed condominiums are focused. The analyze was concentrated on Uberlândia's Southern Sector of the city, from 1998 to 2009. The procedures used to achieve this objective were:

Documentary research at the departments of Urban Planning, Traffic and Transportation and the Municipality of Uberlândia - PMU; field Study with photographic record; conducting semi-structured interviews with the universe of 12 professionals involved with the object of this study case (PMU servers responsible for approving the projects of blends, and professionals responsible for developing architectural and urban projects of condominiums; conducting informal interviews with some residents, service providers and brokers on duty during the visit to the enterprises; making maps in AutoCAD as the spatial survey of condominiums and the distances formed by the occupation of pens and / or closed allotments and have also made several sketches. The results show some negative impacts of the development in Uberlândia - the city object of the case study, where the recently occupied by condominiums / closed allotments subdivisions have not find the necessary between addressing the closure of areas and continuity of road routes. This process occupation by closed areas can lead to disruption of road routes have designed and performed in more peripheral areas. These closed entrepreneurs are located in areas bordering the arterial streets that make up the city's main road system. The distance is compensated by the existence of means of quick access to equipment in the region in which they operate and the neighboring or very close areas, causing the walls have extensive meeting and its extension. This research shows that in the Uberlândia's Southern Sector the condominiums have a significant green area and a neighborhood association to the use of grids with the issue of contemplation to the urban land. But maintaining separate in / out. There is a different treatment in the regulations, both in terms of architecture and landscaping, transparencies and bars. But, generally dominated by walls of masonry, forming monotonous landscapes is considered the vast expanses of walls. So, the priority still goes on the motorized and individual travels and more attention should be given to issues relating to non-motorized travel and its priority in the road system.

Keywords: urban mobility; condominiums; closed allotments; road system; pedestrian.

Lista de croquis

Croqui 1 - Modelo de cidade fragmentada.....	46
Croqui 2 – (Des) Articulação de partes urbanas.....	47
Croqui 3 - Adensamento ao longo dos eixos viários.....	48

Lista de esquemas

Esquema 1- Goiânia: ocupação dos loteamentos fechados no entorno de eixos viários.....	44
Esquema 2 – Uberlândia: volume de pedestres e nível de serviço na calçada.....	62
Esquema 3 – Uberlândia: localização de platôs em cruzamentos previstos na área de requalificação.....	63
Esquema 4 - Uberlândia: proposta viária para Avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto....	64
Esquema 5 - Uberlândia: proposta viária para ruas Duque de Caxias e Olegário.....	65
Esquema 6 - Uberlândia: proposta viária para a Rua Santos Dumont.....	66
Esquema 7 – Uberlândia: muros e portaria dos Condomínios Villa do Sol, dos Ipês, e Guanambi.....	163
Esquema 8 – Uberlândia: muros e portaria dos Condomínios <i>Royal Park Residence</i> e Vila Real.....	164
Esquema 9 – Uberlândia: muros e portaria dos Condomínios Barcelona e Roma.....	165
Esquema 10 – Uberlândia: muros e portaria dos Condomínios <i>Gávea Hill I e II</i> , Solares da Gávea, <i>Villagio</i> da Colina e Reserva do Vale.....	168

Lista de fotos

Foto 1 - Goiânia (GO): passeios da Rua S.3, Setor Bela Vista.....	50
Foto 2 - Goiânia (GO): passeios da Rua T.62, lateral do Campo do Goiás.....	50
Foto 3 - Goiânia (GO): passeios ao lado Parque Areião.....	51
Foto 4 - Uberlândia: primeiras ruas da cidade	69
Foto 5 – Uberlândia – Setor Sul: Paisagem do bairro Laranjeiras	76
Foto 6 – Uberlândia – Setor Sul: Paisagem do bairro Nova Uberlândia.....	77
Foto 7 – Uberlândia: Vista aérea dos bairros Morada do Sol, Tocantins e Guarani	81
Foto 8 – Uberlândia: Vista aérea do bairro Jardim Holanda	82
Foto 9 – Uberlândia: Vista aérea de parte do Setor Sul.....	104
Foto 10 – Uberlândia: Vista aérea do condomínio Villa do Sol.....	106
Foto 11 - Uberlândia: Vista aérea da Gleba 2D	131
Foto 12 – Uberlândia: Vista aérea do Setor Sul e <i>Pateo Shopping</i>	139
Foto 13 - Uberlândia: Vista do Condomínio <i>The Palms House Residense</i>	140
Foto 14 - Uberlândia: Vista aérea do Programa Minha Casa Minha Vida no bairro <i>Shopping Park</i>	141
Foto 15 - Uberlândia: muros com gradil do Condomínio Jardins Roma.....	167
Foto 16 - Uberlândia: corredor entre muros dos Condomínios Jardins Roma e Barcelona.....	167
Foto 17 – Uberlândia: APP em frente dos condomínios Gávea <i>Hill I</i> e <i>II</i>	169
Foto 18 - Uberlândia: muros de divisa de área não parcelada confrontante com Faculdade Pitágoras e Condomínio <i>Villagio</i> da Colina.....	176
Foto 19 - Uberlândia: muros do Jardins Barcelona, divisa com Av. Alexi Abrahão	179
Foto 20 - Uberlândia: muros do Cond. Jardins Roma divisa com Rua Argemiro Costa.....	179
Foto 21 - Uberlândia: Rua Imperatriz Leopoldina - muros entre Condomínio Villa Lobos e <i>Village Unique</i>	180

Lista de mapas

Mapa 1 - Uberlândia: evolução do perímetro urbano (1950 – 1994).....	74
Mapa 2 - Uberlândia: espacialização dos condomínios fechados.....	83
Mapa 3 - Uberlândia: condomínios do Jardim Holanda no Setor Oeste.....	92
Mapa 4 – Uberlândia - Setor Sul: localização dos bairros integrados	103
Mapa 5 – Uberlândia: valor dos imóveis.....	109
Mapa 6 – Uberlândia - Setor Sul: sistema viário.....	117
Mapa 7 - Uberlândia - Setor Sul: classificação econômica dos condomínios	
horizontais fechados.....	118
Mapa 8 – Uberlândia - Setor Sul: evolução dos condomínios horizontais.....	
fechados.....	120
Mapa 9 – Uberlândia - Setor Sul: localização de condomínios horizontais fechados.....	121
Mapa 10 – Uberlândia - Setor Sul: transformações recentes.....	130
Mapa 11 – Uberlândia - Setor Sul: paisagem dos condomínios horizontais fechados - Caminhos	187

Lista de mosaicos

Mosaico 1 - Goiânia (GO): passeios do Condomínio Jardins Viena	52
Mosaico 2 - Goiânia (GO): passeios do Condomínio Jardins <i>Granville</i>	53
Mosaico 3 - Uberlândia: Setor Sul - Paisagem B. Morada da Colina e Copacabana.....	77
Mosaico 4 - Uberlândia: imagens aéreas do Setor Sul.....	108
Mosaico 5 - Uberlândia: Parque projetado para o córrego Bons Olhos	113
Mosaico 6 - Uberlândia: Condomínios Gávea <i>Hill I e II</i>	123
Mosaico 7 - Uberlândia: adensamento do Cond. <i>Royal Park Residence</i>	125
Mosaico 8 – Uberlândia: adensamento Condomínios V. dos Ipês, <i>Villa. e B. Karaíba</i>	126
Mosaico 9 – Uberlândia: localização da Gleba 2B.....	134
Mosaico 10 – Uberlândia: calçadas externas do Condomínio Guanambi.....	147
Mosaico 11 - Uberlândia: vista frontal do Condomínio Villa do Sol	148
Mosaico 12 - Uberlândia: calçadas do Condomínio Villa do Sol	149
Mosaico 13 - Uberlândia: calçadas do Condomínio Villa dos Ipês.....	150
Mosaico 14 - Uberlândia: calçadas do Condomínio Villa dos Ipês.....	151
Mosaico 15 - Uberlândia: calçadas externas do Condomínio Villa dos Ipês.....	151
Mosaico 16 - Uberlândia: calçada lindeira a APP no Jardins Barcelona.....	152
Mosaico 17 - Uberlândia: calçadas internas do Condomínio Jardins Barcelona.....	153
Mosaico 18 - Uberlândia: calçadas internas dos Condomínios Gávea Hill I e II.....	154
Mosaico 19 - Uberlândia: calçadas externas/gramados dos Cond. Gávea <i>Hill I e II</i>	155
Mosaico 20 - Uberlândia: gradil e APP do condomínio Villa do Sol.....	162
Mosaico 21 - Uberlândia: muros com gradil e APP do Cond. Jardins Barcelona.....	166
Mosaico 22 - Uberlândia: muros do condomínio Gávea Hill I	170
Mosaico 23 - Uberlândia: muros dos cond. Gávea Paradiso e Solares da Gávea	170
Mosaico 24 – Uberlândia: via interrompida entre Cond. Gávea Hill I e II, 2010.....	175
Mosaico 25 - Uberlândia: trecho de via para acesso ao Parque Gávea.....	179
Mosaico 26 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 1.....	188
Mosaico 27 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 2.....	189
Mosaico 28 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 3.....	190
Mosaico 29 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 4.....	191
Mosaico 30 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 4/trecho 2.....	192
Mosaico 31 - Paisagem dos condomínios horizontais fechados: Caminho 5.....	193

Lista de quadros

Quadro 1 - Brasil: objetivos da política nacional de mobilidade urbana – 2006.....	38
Quadro 2 – Plano diretor de transporte e mobilidade urbana de Uberlândia.....	56
Quadro 3 - Uberlândia: diretrizes e ações para requalificação da Área Central.....	59
Quadro 4 – Uberlândia: condomínios horizontais fechados por Setor (2010).....	85
Quadro 5 – Uberlândia: classificação dos condomínios horizontais (2010).....	86
Quadro 6 - A visão dos técnicos sobre os condomínios horizontais e a qualidade de vida e a qualidade ambiental.....	96
Quadro 7 - A visão dos técnicos sobre os impactos dos condomínios horizontais.....	98
Quadro 8 – Características gerais dos condomínios horizontais no Setor Sul.....	107
Quadro 9 - Equipamentos sociais prioritários no Setor Sul.....	112
Quadro 10 – Síntese dos impactos do prognóstico da Gleba 2B.....	137

Lista de tabelas

Tabela 1 - Projeção da distribuição das cidades brasileiras por faixas de população 2000/2015.....	40
Tabela 2 - Uberlândia: evolução da população (1920-2010).....	68
Tabela 3 - Uberlândia: distribuição de áreas dos condomínios do Setor Oeste.....	91
Tabela 4 - Uberlândia: distância da portaria dos condomínios horizontais fechados do Setor Oeste às vias transversais.	93
Tabela 5 - Uberlândia: prolongamento dos muros dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.....	161
Tabela 6 - Uberlândia: distribuição das áreas dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009.....	172
Tabela 7 - Uberlândia: caracterização da via frontal dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.....	173
Tabela 8 - Uberlândia: perímetro dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009.	174

Lista de siglas e abreviaturas

APP – Área de Preservação Permanente

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos

BRT – Bus Rapid Transportation

CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo

CMSP – Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metro

CREA – Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura

CTA – Central de Tráfego em Área

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

EUA – Estados Unidos da América

FPU – Faculdade Politécnica de Uberlândia

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IGUFU – Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

NBR – Normas Brasileiras

PGT – Polos Geradores de Tráfego

PMU – Prefeitura Municipal de Uberlândia

PUC-MINAS – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

SETTRAN – Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes de Uberlândia

UNIMINAS – Faculdade Pitágoras

UNITRI – Centro Universitário do Triângulo

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	20
 Capítulo 1 - MOBILIDADE URBANA, SUSTENTÁVEL E INCLUSIVA: bases conceituais para se pensar a cidade de Uberlândia.....	 28
1.1 - Um novo paradigma para a mobilidade urbana	28
1.2 -A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Sustentável e Inclusiva.....	36
1.3 - A estrutura territorial como condicionante das políticas de mobilidade urbana..	40
1.4 - Mobilidade urbana em Uberlândia.....	55
1.5 - A mobilidade urbana na cidade Uberlândia e o projeto de requalificação da área central.....	57
 Capítulo 2 - A EXPANSÃO URBANA E OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM UBERLÂNDIA- MG: uma caracterização.....	 67
2.1 - Caracterização da expansão urbana de Uberlândia.....	67
2.2 - O surgimento e a consolidação dos condomínios horizontais fechados.....	78
2.3 - A estrutura territorial como condicionante das políticas de mobilidade urbana.....	87
2.4 - A visão dos técnicos sobre os condomínios horizontais fechados.....	94
 Capítulo 3 – A CONSOLIDAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS NO SETOR SUL DE UBERLÂNDIA.....	 102
3.1 - Uma caracterização do Setor Sul.....	102
3.2 - Condomínios horizontais fechados no Setor Sul: uma caracterização.....	115
3.3 – Algumas transformações recentes do Setor Sul	127

Capítulo 4 - OS MUROS E A MOBILIDADE URBANA: considerações a partir dos condomínios horizontais fechados no Setor Sul de Uberlândia..... 145

4.1 – As calçadas e os pedestres nos condomínios horizontais fechados.....	146
4.2 – A visão dos técnicos sobre os deslocamentos dos pedestres nos condomínios horizontais fechados.....	155
4.3 – A tipologia e as extensões dos muros dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.....	160
4.4 - Os muros, o sistema viário e a mobilidade urbana.....	171

Capítulo 5 - OS CAMINHOS AO PÉ DOS MUROS DOS CONDOMÍNIOS HORIZONAIS FECHADOS: uma leitura da paisagem e uma pauta de colocações.....181

5.1 - A reconfiguração das paisagens da cidade	181
5.2 – Uma leitura da paisagem dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.	186
5.3 – Uma pauta de colocações.....	194

REFERÊNCIAS.....199

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Muito se fala dos novos paradigmas da mobilidade urbana sustentável e inclusiva, dentre eles, a prioridade dos transportes coletivos sobre os individuais e dos deslocamentos não motorizados, ou seja, por bicicleta e a pé, sobre os motorizados; com foco na sua relevância para a sustentabilidade planetária e para a acessibilidade urbanística e econômica do cidadão na realização de suas atividades diárias, enfim, seu direito à cidade, a tudo que ela oferece e, à dignidade de vida.

Essa prioridade é uma das diretrizes da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana e também da Política Nacional de Trânsito, e, portanto, é uma tarefa a ser cumprida pelos gestores municipais, com o entendimento de que a gestão dessa mobilidade passa a ser centrada no deslocamento das pessoas através de diferentes modos de transporte: motorizados e não motorizados, e não mais na fluidez dos veículos.

A efetivação destas diretrizes, assim como a melhoria da qualidade de vida, passa não só pela questão da gestão urbana, mas pela questão do desenho urbano e a adoção de um sistema viário “mais amigável”, que favoreça a moderação do tráfego. O Ministério das Cidades - Mcidades - compreende como necessários um novo desenho urbano e outra forma de planejamento das vias para dar suporte à mobilidade urbana sustentável e inclusiva.

Nos novos loteamentos, onde normalmente o sistema viário é planejado em forma de tabuleiro, pode ser utilizado o desenho de vilas ou a ausência de cruzamentos, que preservam os moradores do tráfego de veículos, forma comum de se pensar os condomínios fechados. A interligação de vias na expansão do sistema viário pode ser substituída pela descontinuidade, através de ruas sem saída destinada somente ao acesso local dos moradores. Outra possibilidade é a adoção de desenho sinuoso, para propiciar a redução de velocidade dos veículos nas áreas residenciais priorizando a segurança dos pedestres. (MCIDADES, 2006, p. 63-64).

É importante destacar que para a moderação de tráfego não se coloca o fechamento dos loteamentos como necessário, mas, apenas a mudança do desenho em forma de tabuleiro que predomina nos loteamentos convencionais, para a forma comum de se pensar os loteamentos fechados, com ruas locais sinuosas e sem saída; e, há que se esclarecer que, ainda em malha retangular, favoreçam a separação do tráfego de passagem e o reconhecimento da hierarquia viária. E, de forma articulada com o tecido urbano! Ou seja, a distinção das vias locais - destinadas ao acesso às moradias, das vias coletoras e artérias, de maior capacidade de tráfego e que devem ter continuidade no sistema viário principal da cidade, deve ser cuidada quando do parcelamento de glebas de terras brutas, de forma articulada com o planejamento do uso e ocupação do solo, de forma coerente com a necessidade de promover e garantir, qualidade de vida, segurança viária e, a mobilidade urbana sustentável e inclusiva, aos cidadãos.

Nesse sentido, torna-se preocupante a ocupação territorial com o fechamento de loteamentos residenciais, empresariais e grandes equipamentos urbanos. Considerações iniciais sobre o fenômeno dos condomínios fechados e seu reflexo sobre a mobilidade urbana, leva à observação de como tais empreendimentos imobiliários conduzem a configurações espaciais esparramadas das cidades, com ocupações territoriais de baixa densidade populacional, que ao mesmo tempo são produtoras de grandes extensões de malha viária para acomodar automóveis, que assim percorrem distancias maiores; e como consequência ainda alongam os itinerários do transporte coletivo e dificultam a opção de deslocamento a pé para percorrê-las.

É preciso refletir que as cidades não são o que são por acaso. A sua configuração resulta das ações, escolhas e tomadas de decisão por aqueles que têm e tiveram o poder de interferir na sua gestão, no campo econômico e político, como também da forma que os

empreendimentos imobiliários ocupam a área urbana; da ausência, controle e/ou continuidade de um processo de planejamento.

Sabe-se que é importante compreender os fatores que influenciam o desenvolvimento das cidades e condicionam a configuração espacial e a qualidade dos serviços oferecidos pelos sistemas de transportes. Assim, na última década, o governo federal, através do Ministério das Cidades produziu e distribuiu uma gama de material bibliográfico, como também ministrou cursos de capacitação para a gestão integrada da mobilidade urbana.

A partir da participação nestes cursos, da vivência de duas décadas como engenheira civil na Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, somadas às reflexões teórico-conceituais elaboradas no Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia - mestrado e doutorado, motivou-nos a possibilidade de incorporar os conceitos da mobilidade urbana sustentável e, dentre eles, a prioridade dos deslocamentos não motorizados: por bicicleta e a pé, sobre os motorizados.

Alguns projetos de requalificação de áreas centrais e de sistemas de transportes públicos vêm sendo implantados e destacados como boas práticas de várias cidades, pelo melhoramento no entorno das infraestruturas do transporte coletivo, diferencial de calçadas, travessias e acessibilidade. Pontilham-se países e cidades: os projetos de *Bus Rapid Transportation* - BTR na Colômbia/ Bogotá, em Santiago do Chile, Curitiba e Uberlândia no Brasil. Estes projetos buscam soluções para o sistema de transporte de pessoas com prioridade dos modos motorizados coletivos e os não motorizados: por bicicleta e a pé, considerada a complexidade e visão integrada dos diversos modais.

Uberlândia integra o Caderno 6 da coleção “Brasil Acessível” do Ministério das Cidades (2006) como prática bem sucedida no sistema de transporte coletivo por ônibus e acessibilidade urbana. Em 2009, recebeu da Associação Brasileira dos Municípios o Troféu de Mérito Municipalista pelo fortalecimento do município e da qualidade de vida na cidade.

Nas publicações do ano de 2009, mostrou-se o Corredor Estrutural Sudeste na revista **1000x Architecture of the Américas**, como um dos 1000 melhores projetos de arquitetura do continente americano e este também foi detalhado na revista **Summa +103**.

Ao implantar o Corredor Estrutural Sudeste na Avenida João Naves de Ávila em 2007, priorizou o transporte coletivo, permitiu a interligação do Terminal Central com o Terminal Santa Luzia no Setor Sul, através da referida via arterial que estabelece o limite entre os setores: Central, Sul e Leste. A opção o longo desse corredor foram incorporados elementos da mobilidade sustentável e inclusiva, tais como: tratamento das calçadas, sinalização podotátil, travessias elevadas e semáforos junto às estações por considerar as necessidades dos pedestres, como também, rampas de acesso e embarque/desembarque dos usuários no nível dos veículos coletivos.

Na cidade, o momento é de expectativa de transformação, através da requalificação da Área Central, com projeto já finalizado, revisão dos instrumentos urbanísticos, concluída em dezembro de 2010, requalificação da Avenida Rondon Pacheco; e de consolidação de seu sistema integrado de transportes- SIT, através da implementação de uma rede de corredores estruturais *Bus Rapid Transportation* - BRT; todos com a tarefa de incorporar os novos paradigmas da mobilidade urbana. E, portanto, o desafio de ir além das práticas bem sucedidas e transformar paradigma em conceito, na construção e reconstrução de todo o ambiente urbano, modificando a cidade tradicional que traz, em seu traçado e relações, a lógica da prioridade ao transporte individual motorizado – a prioridade ao automóvel.

Em novembro de 2009, durante a convenção internacional sobre a “Mobilidade Urbana Sustentável e a Renovação Urbana” na Cidade do Rio de Janeiro, Penãlosa, presidente responsável pela implantação do sistema *Bus Rapid Transportation* - BRT em Bogotá, sintetizou a rua como parâmetro de boa cidade. Para Orfeuil (2009, p.52), através das possibilidades que uma rua oferece, pode-se apreciar não só a qualidade de uma dada cidade,

mas de sua sociedade: “...la calle refleja los valores y modos de organización de las sociedades...”

Então, questiona-se para a cidade de Uberlândia, os seguintes aspectos: Como é incorporada a questão da mobilidade sustentável e inclusiva nos condomínios horizontais fechados implantados na cidade? - Enquanto desenho urbano, qual o ambiente que se produz para o deslocamento a pé, quais os caminhos criados para o pedestre intra e extramuros?

É importante esclarecer que a literatura nacional e internacional trata loteamentos e desmembramentos do solo urbano, com fins habitacionais e separação física do restante da cidade como condomínios fechados. A legislação municipal atual, Lei Complementar nº532/2011 que dispõe sobre o parcelamento do solo no município, nas suas terminologias, distingue: condomínios urbanísticos, loteamento fechado habitacional e loteamento fechado empresarial. Neste estudo, utilizar-se-á a expressão condomínio horizontal fechado para reforçar e caracterizar o objeto de estudo que são aqueles empreendimentos horizontais.

Os condomínios horizontais fechados, projetados com foco na qualidade de vida formam um universo de pesquisa paradoxal e instigante, uma vez que, ao ocupar a periferia da cidade e “depende” do transporte individual motorizado para o acesso à moradia, reforçam a antiga lógica de prioridade ao automóvel, contrariando em princípio, a sustentabilidade ambiental. Esta ótica de mobilidade urbana vai além da abordagem destes empreendimentos enquanto forma de habitação e segregação sócio-espacial em termos de suas relações de vizinhança. Questiona a articulação e continuidade da malha urbana e o deslocamento das pessoas.

Torna-se importante analisar a ocupação pelos condomínios horizontais nos conceitos expressos nos novos paradigmas da mobilidade urbana em Uberlândia. Na cidade os condomínios horizontais fechados se proliferam e fortalecem enquanto nova forma de morar, impactam de forma significativa o contexto urbano, valorizam e reestruturam a periferia, onde

a maioria deles está instalada. De outro lado, eles formam verdadeiros enclaves fortificados, com grandes extensões muradas, que trazem sérias preocupações ao planejamento da mobilidade urbana sustentável, ou seja, geram impactos negativos na questão urbanística.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho é compreender o novo paradigma de prioridade ao transporte não motorizado - a pé, a partir do conhecimento da infraestrutura criada para o deslocamento do pedestre no espaço viário produzido intra e extramuros, pelos condomínios horizontais fechados; e, seus impactos negativos ao deslocamento a pé.

A partir dos questionamentos apresentados anteriormente, delinear-se como recorte temático e espacial os condomínios horizontais fechados no Setor Sul da cidade de Uberlândia, que cobrem a escala temporal de 1998 a 2009, incorporando informações e observações complementares para os anos 2010 e 2011.

Os objetivos específicos estabelecidos foram: conhecer os novos paradigmas da mobilidade urbana com prioridade aos deslocamentos não motorizados e acessibilidade universal; caracterizar a evolução urbana de Uberlândia e a consolidação dos condomínios fechados na cidade; conhecer a visão dos técnicos sobre os condomínios fechados e a mobilidade urbana; identificar e analisar os caminhos do pedestre nos espaços produzidos pelos condomínios fechados no setor sul da cidade de Uberlândia; identificar os principais problemas desse tipo de mobilidade e apresentar uma contribuição para o sistema de gestão do deslocamento do pedestre.

Os procedimentos utilizados para atingir os referidos objetivos foram: pesquisa documental junto às secretarias de Planejamento Urbano, e de Trânsito e Transportes da Prefeitura Municipal de Uberlândia - PMU; pesquisa de campo com registro fotográfico; realização de entrevista semi estruturada com o universo de doze técnicos: servidores da PMU responsáveis pela aprovação dos projetos de loteamentos, e profissionais liberais responsáveis pela elaboração de projetos urbanísticos e arquitetônicos dos condomínios; realização de

entrevistas informais com alguns moradores, prestadores de serviços e corretores de plantão quando da visita aos empreendimentos; elaboração de mapas em AutoCAD como a espacialização de condomínios e levantamento das distâncias formadas pela ocupação dos espaços cercados e/ou conurbados pelos loteamentos fechados; e, também elaboração de um conjunto de pranchas nas quais procurou-se reconstituir seis caminhos previamente escolhidos para realizar uma leitura da paisagem na perspectiva da mobilidade urbana.

O presente estudo está dividido em cinco partes. No primeiro capítulo, analisam-se os conceitos de mobilidade urbana sustentável e inclusiva; discute-se a efetivação da diretriz de prioridade ao deslocamento não motorizado, a pé, da Política Nacional de Trânsito. Neste capítulo analisa-se também a estrutura territorial como condicionante das políticas de mobilidade urbana, ao realizar uma reflexão sobre a ocupação do espaço com traçados urbanos fragmentados dos condomínios horizontais.

No segundo capítulo apresenta-se uma caracterização do processo de expansão de Uberlândia, destaca-se os marcos regulatórios e a visão dos técnicos sobre os condomínios horizontais na cidade.

No terceiro capítulo apresentam-se uma caracterização do setor sul e a consolidação dos condomínios horizontais nesse segmento espacial da cidade. Destacam-se as transformações recentes desse setor, por meio da análise de dados e informações sobre o conjunto dos condomínios tais como, ano de implantação, áreas, nível socioeconômico, evolução ao longo do tempo, bem como os registros fotográficos e mapeamentos.

No quarto capítulo analisa-se de forma empírica a realidade de alguns condomínios horizontais selecionados a partir daqueles que apresentaram maior nível de complexidade nos aspectos referentes à mobilidade urbana – Guanambi, Villa do Sol, Villa dos Ipês, Jardins Barcelona e Roma, Gávea Paradiso, Gáveas Hill I e II e Reserva do Vale - com detalhamento

para o entorno, muros, calçadas de cada unidade e de seu agrupamento/ conurbação, e o reflexo deste contexto no deslocamento dos pedestres.

No quinto capítulo apresenta-se um esforço de síntese por meio da leitura da paisagem em trechos selecionados e apontam-se algumas reflexões sobre a mobilidade urbana sustentável e inclusiva a partir da realidade estudada, que poderão ser aprofundadas em futuras pesquisas.

Deve-se destacar, desde já, as grandes dificuldades que os estudiosos dos condomínios fechados têm para empreender pesquisas sobre essa temática, já que é necessário adotar procedimentos alternativos para coleta de informações, tais como entrevistas informais com rede de amigos que residem ou mantêm algum tipo de relacionamento com moradores desses lugares.

Uma história familiar ocorrida durante o desenvolvimento dessa pesquisa exemplifica parte da problemática da mobilidade que já se verifica no entorno desses condomínios. Minha filha visitou pela primeira vez um amigo que reside no condomínio Villagio da Colina no Bairro Morada da Colina. O referido condomínio está incrustado em uma área na qual se inserem os condomínios os Gáveas *Hill I e II*, Reserva do Vale e Faculdade Pitágoras: antiga UNIMINAS, com a parte frontal voltada para uma única rua que lhe dá acesso. Como ela se dirigia a essa área por meio do transporte coletivo, a informação obtida dentro do ônibus, foi de que ela deveria descer na parada da Faculdade Pitágoras e então, “pular o muro” do estacionamento da referida faculdade, que confrontava com um lote vazio, o qual permitiria acessar a portaria do Villagio da Colina de forma a encurtar as distâncias a serem percorridas. Mesmo assim, foi necessário estabelecer vários contatos telefônicos comigo com o objetivo de ajudá-la a identificar entre as ruas sem saídas: com terminação em “*cul-de-sac*”, aquela que a ajudaria a chegar à casa do amigo.

CAPÍTULO 1

MOBILIDADE URBANA, SUSTENTÁVEL E INCLUSIVA: bases conceituais para se pensar a cidade de Uberlândia

1.1 - Um novo paradigma para a mobilidade urbana

Um dos maiores desafios da atualidade é promover a mobilidade urbana sustentável, e nesse sentido, buscar soluções para os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas ao se locomoverem nas cidades, através do equacionamento do desenvolvimento econômico, social e na preservação ambiental dos países, com foco também nas gerações futuras.

A visão tradicional da cidade baseia-se no padrão de mobilidade com prioridade ao transporte motorizado individual, o que acarreta sérios problemas ambientais e de saúde pública. Nos impactos ambientais negativos, destacam-se a degradação da qualidade do ar causada pela emissão de poluentes e o aquecimento global. Na saúde, incluem-se os diversos problemas decorrentes da má qualidade do ar e dos acidentes de trânsito, além do estresse gerado pelos congestionamentos e pelos tempos e recursos perdidos nos deslocamentos.

De acordo com esse pensamento, a resposta aos problemas de congestionamento foi durante décadas que sucederam a revolução industrial, o aumento da capacidade viária, ou seja: criar vias ou larguras adicionais para proporcionar maior fluidez ao transporte motorizado. E assim, os espaços sociais urbanos, áreas comerciais e centros de lazer eram vencidos pelos carros e acidentes, pelas reservas de estacionamento e a necessidade de que o tráfego continuasse a fluir. Como se o automóvel/ transporte individual fosse o ideal de deslocamento de todas as pessoas, e que, assim que pudessem todos os pedestres e usuários “cativos” do transporte coletivo fossem migrar para a motocicleta ou para o automóvel.

Compreende-se hoje que a cidade não pode se expandir continuamente, uma vez que é preciso considerar os custos de implantação da infraestrutura necessária para dar suporte ao padrão de mobilidade, centrado no automóvel, e seus efeitos negativos que são distribuídos por toda a sociedade, inclusive entre aqueles que não possuem carro. Embora com a prioridade dada ao automóvel individual em fluxos rápidos tenha sido permitida uma eficiência econômica para as cidades, os valores crescentes de melhoria da qualidade de vida e do ambiente/recursos ambientais sugerem que esta perspectiva não é durável.

Orfeuill (2009, p.51) afirma que,

Estamos ante una situación paradójica en la cual debemos salir de un contexto que se volvió relativamente satisfactorio por las enormes inversiones de todo tipo realizadas durante los años cincuenta y setenta. Los análisis de la movilidad requieren de los mejores medios para superar esta situación, que no se basen en retorno hacia el pasado, sino sobre nuestra capacidad de imponer soluciones para el futuro, mezclando nuevos modelos de gestión y nuevos tipos de vehículos.

Uma análise mais profunda permite esboçar os traços de uma grande transformação da mobilidade, dos usos da rua e, seus desafios. Nesse sentido, há que se considerarem os valores crescentes da qualidade de vida e sustentabilidade planetária e buscar novas formas de gestão e novos tipos de veículos. Como explica Orfeuill (2009, p.52), estamos,

En un periodo donde los valores predominantes pasan del fordismo que ha aportado la sociedad de consumo, a un pos- fordismo, más preocupado por la calidad de vida y el porvenir del planeta a largo plazo. El análisis en profundidad permite esbozar los rasgos de una gran transformación de la movilidad y de los usos de la calle, más compatibles con la búsqueda inmediata de calidad de vida y el respecto de los retos a largo plazo, preservando el motor económico de las ciudades.

A rua na cidade assegura um grande número de funções: espaço para as infraestruturas de deslocamento, de serviços, acessibilidade aos edifícios, espaço público de encontro programado ou inesperado, suporte de atividades diversas, de fluxos mercantis ou

não mercantis, coletivos ou individuais. Por isso, a rua deve ter gestão eficiente. Uma boa política de mobilidade urbana deve cuidar da equiparação de oportunidades, a democratização do espaço público e a promoção da acessibilidade, garantir a todos os cidadãos o direito à cidade.

No entanto, constata-se uma perda da ocupação do espaço público, fortemente associada à expansão urbana e às mudanças na sua dinâmica ao longo do século XX, que resultaram na expansão dos espaços viários, sem o adequado acompanhamento da distribuição dos espaços viários proporcional ao número de pessoas transportadas.

Neste contexto, a modalidade de transporte utilizada pelas pessoas como também a parcela dos espaços destinada à circulação viária são dois fatores que interferem na democratização do uso das vias e que requer a melhoria da gestão para a distribuição mais equitativa dos diferentes modais.

Na legislação de parcelamento do solo das cidades, cerca de 30% da área dos loteamentos é destinada aos espaços públicos, sendo 10% às áreas de recreação e espaços com vegetação e 20% ao sistema viário, nele incluído os espaços das calçadas e de leito carroçável. Como agravante, nos grandes centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço viário (20% da área dos loteamentos) e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes, como verificado pelo MINISTÉRIO DAS CIDADES (2007).

Como explica em sua publicação o INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (2009, p.12-13),

No início desse século, a vida urbana estava profundamente ligada à utilização do espaço público, como, por exemplo, com a venda e troca de mercadorias. Ao longo das primeiras décadas, com o advento do automóvel, que permitia um deslocamento mais rápido entre distâncias mais longas, houve um crescimento urbano mais espalhado e aquelas funções foram gradativamente migrando para locais privados. Como consequência, os espaços públicos foram se degradando, perdendo importância e dando lugar à expansão viária, sobretudo a partir dos anos 60.

E assim, na dinâmica de expansão urbana ao longo do último século, criou-se um ciclo vicioso: a degradação do espaço público causada pela construção de vias força os habitantes a se mudarem para outras áreas habitáveis, o que, por sua vez, gera a necessidade de construção de mais vias nesses locais. É nesse contexto que se insere a proliferação dos condomínios horizontais / loteamentos fechados, que ocupam com baixa densidade, áreas mais distantes.

Há que se ressaltar aqui que o problema da acessibilidade é hoje um dos principais itens nos debates sobre inclusão social, já que a mobilidade da população que não possui automóvel é muitas vezes dificultada pela falta de cobertura de transporte público, o que dificulta ainda mais o acesso desta população ao trabalho e aos equipamentos de lazer, saúde e cultura.

Há uma forte tendência de humanização da cidade no planejamento urbano atual, com especial atenção para os aspectos sociais e ambientais, cuja tônica é de reconquista do espaço público para as pessoas. Mas podem ser identificadas duas vertentes opostas nos modelos de planejamento urbano. Uma vertente se baseia no incentivo dos meios não motorizados de transporte, na construção de passeios públicos, na incorporação da bicicleta e na garantia de acessibilidade às oportunidades que a cidade oferece. Esse último conjunto de medidas, que já são uma realidade em várias cidades do mundo, melhora enormemente as condições de convívio urbano e traz benefícios diretos para a qualidade do meio ambiente local e global. A outra vertente promove um estilo de vida cada vez mais individualizado, que prioriza o uso dos transportes particulares e no qual, a vida pública desaparece gradativamente.

A partir da década de 1980, os impactos ambientais, econômicos e sociais causados pelo modelo de transporte com prioridade ao individual têm forçado algumas cidades a rever suas prioridades, de modo que,

[...] diversas metrópoles passaram a adotar medidas de Moderação de Velocidade (*Traffic Calming*), no intuito de tornar as vias urbanas compatíveis com diferentes modos de transporte e de possibilitar a utilização

do espaço público não só como local de circulação, mas de convivência urbana. De modo geral, os rumos adotados têm sido a substituição do veículo particular pelo transporte público coletivo e pelas vias para bicicletas e pedestre, todos devidamente integrados. INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009, p. 16).

Assim sendo,

Pouco a pouco, diversas cidades ao redor do mundo vêm reconquistando seus espaços públicos com a implantação de melhores calçadas e ciclovias e reduzindo as áreas ocupadas por estacionamentos, a fim de que estes voltem a ser habitáveis ou possam acolher atividades públicas. Além disso, os veículos motorizados vêm sendo substituídos por meios de transporte de maior capacidade e mais econômicos como o metrô, trens, VLTs (Veículos Leves sobre Trilhos), ônibus coletivos e bicicletas (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009, p. 16).

Para estimular o uso do transporte coletivo a saída que se mostra mais viável atualmente é a utilização da superfície com embarque rápido em ônibus que circulem por corredores exclusivos: *Bus Rapid Transportation* - BRT, caso das cidades do México e Curitiba. Na visão de sistemas de transporte coletivo com maior capacidade e prioridade de circulação, grandes e médias cidades, com realidades as mais distintas, colocam em prática melhorias para a circulação de pedestres e ciclistas. E, observa-se que, nos locais onde são implementados esses conceitos, as pessoas tendem a responder positivamente e até com entusiasmo à oportunidade de caminhar, andar de bicicleta e participar da vida pública no espaço coletivo.

Vários estudos destacam que a inclusão dos deslocamentos não motorizados: por bicicleta e a pé não gera conflitos com outras modalidades de transporte, pelo contrário, promove a integração de todos os meios de transporte e oferece uma infraestrutura adicional, capaz de absorver grande demanda reprimida e oferecer maior acessibilidade e qualidade de vida para toda a população.

É importante observar que a bicicleta permite mobilidade, autonomia e acessibilidade a todos os grupos sociais. Assim, socialmente, pode-se dizer que ela promove a democratização do espaço urbano, pois quanto maior a facilidade de locomoção, maior o acesso aos equipamentos sociais da cidade, como escolas, emprego, saúde, centros culturais e de lazer.

Aumentar a mobilidade da população, principalmente da população de baixa renda, é criar condições para que a cidade desempenhe seu papel de oferecer oportunidades iguais a todos os cidadãos. Nesse aspecto, a bicicleta cumpre um papel de socialização, pois é acessível à população independentemente da faixa de renda, e é extremamente flexível, interagindo de forma muito eficiente com outros modos de transporte quando há infraestrutura cicloviária apropriada. (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2009, P. 17).

Um bom exemplo disso são os países com alta renda per capita, como o Japão, a Holanda e a Alemanha, que, devido aos impactos negativos do automóvel, continuamente incentivam o uso da bicicleta integrada ao transporte coletivo e aos espaços públicos. Tais países desestimulam também a utilização do automóvel através de políticas de aproveitamento do solo e estratégias de desenvolvimento que otimizam o sistema público de transporte e as infraestruturas destinadas à pedestres e ciclovias.

A construção de ciclovias promove ruas mais seguras e confortáveis para ciclistas e pedestres, e a integração com o transporte e os espaços públicos promove o convívio social durante os deslocamentos dos habitantes pela cidade.

Pode-se afirmar que não existe uma ação isolada para se obter uma mobilidade urbana sustentável e inclusiva, mas um conjunto de medidas que passa pelo desestímulo ao uso do automóvel, pela melhoria do transporte coletivo e pelo incentivo dos modos não motorizados de deslocamento: por bicicleta e a pé, além da integração do uso do solo e do transporte. Como bem coloca o Instituto de Energia e Meio Ambiente (2009, p. 16-17),

Um dos objetivos primordiais do planejamento urbano, e mais especificamente do planejamento de transportes, deve ser a busca pela qualidade de vida das cidades, para que os habitantes realmente vivam os espaços urbanos, e não apenas passem por eles.

Além disso, um sistema eficiente de mobilidade tem impactos positivos nas finanças e gastos públicos, no meio ambiente, na saúde e no bem estar das pessoas, envolvendo ainda vários outros fatores, como acessibilidade, renda média dos usuários, pontualidade e segurança. É, portanto, fundamental para a vitalidade econômica dos centros urbanos.

Associada à mobilidade, a qualidade do espaço urbano produz áreas habitáveis, centros comerciais mais atraentes, reduzem os impactos negativos causados pelo tráfego, promove um aproveitamento do solo mais eficiente e valoriza o percurso, entre outras vantagens.

Nesse sentido, há que se começar pela vontade política, pela decisão de priorizar o interesse coletivo, pois a mobilidade urbana favorece a mobilidade social. Quanto maior a facilidade de se locomover na cidade, maior é o acesso e a utilização da infraestrutura social urbana como escolas, centros culturais, hospitais, empregos.

Vargas e Sidotti (2008) nos lembram que no século XIX as carruagens movidas a cavalo circulavam a 15 Km/ por hora, e atualmente, mesmo com todo o desenvolvimento tecnológico dos sistemas de transportes, os veículos nas grandes metrópoles brasileiras circulam com velocidade semelhante às carruagens, dado os grandes congestionamentos.

Para os referidos autores a

mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.
(VARGAS e SIDOTTI, 2008, p. 8)

Para Alves e Raia Junior (s/d, p. 5)

a atual complexidade urbana ajudou a compor um conceito mais complexo que capta a mobilidade como um fenômeno multifacetado, com dimensões diferenciadas, em nível social, econômico e político, e as especificidades de sua inserção nas diversas esferas que o urbano oferece.

Vargas e Sidotti (2008) também destacam que a mobilidade urbana tem que ser pensada no contexto da sociedade contemporânea, na qual os fluxos ganham proeminente destaque. Além disso,

Qualquer reflexão sobre o tema não pode, portanto, se furtar de discutir as questões de ordem tecnológica, que envolvem os meios de transportes, a infra-estrutura viária, o controle do trânsito; a gestão urbana que trabalha com a definição da localização de atividades, com a qualidade do e espaço construído, com a fiscalização e controle do funcionamento das atividades urbanas e de seus cidadãos; e com o comportamento dos indivíduos – ligado diretamente à liberdade de ir e vir, suas aspirações e o conceito de qualidade de vida na sociedade atual. (VARGAS e SIDOTTI, 2008, p. 8).

Conforme destacam Alves e Raia Junior (s/d, p. 4) é importante diferenciar mobilidade e acessibilidade, que apesar de caminharem juntos, possuem acepções distintas que devem ser incorporados nas políticas de planejamento. Assim sendo, de maneira simplificada, “a mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos”. A mobilidade, por sua vez, pode ser vista como a facilidade de movimento, seja de indivíduos, bens, capital ou informações. (SAGER, 2006)

Alvão Netto (2009, p. 32), ao analisar os deslocamentos urbanos na perspectiva sociológica em Belo Horizonte, afirma que a

mobilidade urbana, enquanto atividade que permite a realização de outras atividades cotidianas, é permeada pelas condições de localização no espaço urbano e acessibilidade às redes de transporte. Daqui surge o ponto maior de integração conceitual para os objetivos desse estudo: a forma como a possibilidade de fluidez diferencia indivíduos na sociedade, onde indivíduos de estratos mais altos têm maiores possibilidades de movimento, ao contrário dos indivíduos de estratos mais baixos, com possibilidades de movimento mais limitadas. Social e espacialmente, a noção de mobilidade permite analisar a dinâmica do movimento da sociedade.

1. 2 - A política nacional de mobilidade urbana, sustentável e inclusiva

Diferente do que ocorre em países desenvolvidos, onde a problemática da mobilidade se concentra na questão do uso excessivo do automóvel, no Brasil, parte da população não possui renda suficiente para adquirir um veículo próprio. Nesse aspecto, o que preocupa é a mobilidade limitada, que agrava ainda mais a desigualdade social. A relação renda/ acesso ao automóvel está diretamente ligada à qualidade de deslocamentos diários que cada parcela da população faz, ou seja, ao potencial de mobilidade urbana. As classes de renda mais alta, que têm acesso ao carro, possuem maior mobilidade que as de renda mais baixa.

O Ministério das Cidades congrega, atualmente, todas as políticas de trânsito e transporte urbano. Órgãos que se encontravam dispersos em outros ministérios, como o Departamento Nacional de Trânsito: DENATRAN, no Ministério da Justiça, passaram a compor a estrutura do Ministério das Cidades, articulados com a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: SEMOB, criada junto com o referido ministério. Essa nova estruturação tem como um dos seus maiores desafios integrar-se com as demais políticas públicas urbanas.

De acordo com o Ministério das Cidades, a Mobilidade Urbana é um atributo associado à cidade e corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Assim,

a Mobilidade Urbana pode ser definida como o resultado de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva, e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos (MCIDADES, 2006, p.13).

Definir a Mobilidade Urbana como um objeto bem delimitado é ainda um desafio dada a diversidade de elementos relacionados ao conceito em questão. Em geral, a construção de

um conceito de mobilidade se confunde com o próprio conceito de cidade. Como reconhece o Ministério das Cidades,

No planejamento e gestão da mobilidade urbana devem ser considerados os dois papéis distintos que a cidade assume: um externo, como elemento de uma rede de produção e reprodução, que define sua razão de existir; e outro, interno, como palco da vida cotidiana que sustentam e possibilitam que ela cumpra o seu papel (SEMOB, 2006, p.70).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, com ações já em curso, contempla um conjunto de programas e ações, com orçamento e fonte de financiamento, metas e objetivos a serem alcançados; um sistema de avaliação das ações empreendidas; e também os principais eixos, objetivos e estratégias da implementação de uma política nacional em bases sustentáveis. Como um eixo da política de desenvolvimento Urbano,

O conceito de Mobilidade Urbana que vem sendo construído nas últimas décadas encontra substância na articulação e união de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito com a política de desenvolvimento urbano. Este conceito é base para as diretrizes de uma política síntese que tem como finalidade primeira proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável (MCIDADES, 2006, p.67).

A política nacional trabalha com três macro-objetivos: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e inclusão social, ou seja, o conceito de mobilidade urbana sustentável e inclusiva. Conforme pode se observar no Quadro 1, a temática deste estudo relaciona-se diretamente aos objetivos específicos da inclusão social: de valorização dos deslocamentos dos pedestres, acessibilidade universal e acesso democrático à cidade.

Quadro 1 - Brasil: objetivos da política nacional de mobilidade urbana - 2006

Macro-objetivos	Objetivos específicos			
Desenvolvimento urbano	Integrar o transporte ao desenvolvimento urbano	Reduzir as deseconomias do transporte	Ofertar um transporte público eficiente e de qualidade	Contribuir para o desenvolvimento econômico
Sustentabilidade ambiental	Uso equânime do espaço urbano	Melhoria da qualidade de vida	Melhoria da qualidade do ar	Sustentabilidade energética
Inclusão social	Acesso democrático à cidade	Universalização do acesso ao transporte	Acessibilidade universal	Valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas

Fonte: Ministério das Cidades (2006, p. 49). Org. FERNANDES, J. C.

E ainda, a Política Nacional de Mobilidade Urbana elenca cinco principais desafios, dos quais três estão diretamente relacionados com o pedestre:

- garantir o uso público do espaço público, priorizando o pedestre, solucionando ou minimizando conflitos existentes entre a circulação a pé e trânsito de veículos e oferecendo qualidade na orientação, sinalização e no tratamento urbanístico de áreas preferenciais para o seu deslocamento;
- implantar obras e adequações viárias para priorização também dos demais modos de transporte não motorizados;
- priorizar os investimentos e o uso do sistema viário para o pedestre e os meios de transporte coletivo, principalmente nas situações de conflito com o transporte individual e de carga. (MCIDADES, 2006, p.65).

Nesse sentido, a ocupação e consolidação de condomínios horizontais fechados na malha urbana torna-se um importante desafio para o enfrentamento dos problemas de mobilidade urbana em Uberlândia, como analisar-se-á nos próximos capítulos desse estudo.

É importante esclarecer que os modos de transportes não devem ser vistos como competitivos, mas sim complementares. As limitações de cada modo, associadas à falta de planejamento urbano que leva ao desordenamento das cidades, remetem à necessidade de se desenvolver redes de mobilidade baseadas na compatibilidade e complementaridade dos

serviços, onde cada modo deve servir às necessidades de mercado específicas. “Assim a gestão da mobilidade urbana deve ser feita de forma integrada, onde o sistema deve ser concebido sob a ótica de satisfação das necessidades de mobilidade dos cidadãos.” (SEMOB, 2006, p. 55).

São consideradas redes do sistema de mobilidade urbana, a rede de transporte coletivo em meio terrestre e aquático, a rede de transporte individual motorizado, a rede de transporte individual não motorizado e as respectivas infraestruturas. Um sistema de mobilidade organizado e hierarquizado, onde cada modo desempenha uma função específica é fundamental para que o usuário disponha de boas alternativas.

Para que uma rede constituída pelos vários modos ofereça boas alternativas aos usuários é necessário que esta esteja articulada de forma a hierarquizá-los em função de suas vocações. Da mesma forma, devem-se assegurar as várias dimensões de integração para que os serviços possam ser utilizados de forma eficiente na cadeia de mobilidade organizada pelo próprio usuário. (SEMOB, 2006, p. 56).

Além de uma gestão integrada, o sistema de mobilidade urbana deve seguir com uma política coerente e articulada com as políticas de ordenação do território, ambiente, e com a realidade econômica e social em que se insere. Esta articulação deve, por fim, estender-se a todos os componentes do sistema.

A partir dos dados apresentados na Tabela 1 pode-se constatar que as cidades médias e as grandes cidades com até um milhão de habitantes serão aquelas que apresentarão as maiores taxas de crescimento, e isso significa, em grande parte, que muitas delas terão a agudizar seus problemas de mobilidade urbana.

Tabela 1 - Projeção da distribuição das cidades brasileiras por faixas de população 2000/2015

Faixas de tamanho populacional	2000	2005	2015	Crescimento
Entre 60 e 100 mil hab.	213	223	241	13,15%
Entre 100 e 250 hab.	140	156	206	47,14%
Entre 250 e 500 mil hab.	53	63	81	52,83%
Entre 500 mil e 1 milhão hab.	18	21	33	83,46%
Acima de 1 milhão hab.	13	14	18	38,46%
Total (acima de 60 mil hab.)	437	477	579	32,49%

Fonte: SEMOB (2007, p. 52)

Assim sendo, a cidade de Uberlândia, com mais de seiscentos mil habitantes se enquadra na faixa crítica de projeção de crescimento populacional e necessita se antecipar, frente ao possível estrangulamento de sua mobilidade urbana.

1.3 - A estrutura territorial como condicionante das políticas de mobilidade urbana

A rigidez que caracteriza a estrutura territorial do espaço urbano constitui um elemento fortemente condicionador das políticas de mobilidade urbana. Essa estrutura é essencialmente definida através de variáveis como a dimensão, a morfologia/desenho, a disposição e função das redes principais de infraestruturas de transporte e a localização das atividades econômicas e sociais. Tais aspectos condicionam de modo determinante o modelo de organização do espaço urbano e, em particular, os respectivos padrões de mobilidade.

Como explica a SEMOB a estrutura territorial assume-se fundamentalmente com um dado inicial que influencia decisivamente a configuração das intervenções no sistema de transportes ao qual, é reconhecida maior flexibilidade. Neste sentido,

a intervenção na estrutura territorial é essencialmente desenvolvida num horizonte de longo prazo (políticas para a cidade do amanhã), ao passo que a intervenção no sistema de transportes permite a adoção de referenciais temporais de curto e médio prazo (a cidade de hoje), devendo a sua coerência ser globalmente assegurada no âmbito de uma estratégia integrada de mobilidade urbana onde a estrutura territorial surge como um palco onde as dimensões sociais, ambientais, económica e de equilíbrio modal vão acontecer (SEMOB, 2006, p. 53).

Dentre as formas de (re)estruturação do espaço urbano, a dinâmica (da)s centralidade(s) tem sido referência da estrutura territorial e dos padrões de mobilidade urbana. No entanto, as várias dinâmicas que interferem no crescimento das cidades, levam ao desenvolvimento de novas centralidades. Também o declínio demográfico e funcional das centralidades tradicionais, que muitas vezes correspondente com o próprio centro histórico, constitui um processo que tem afetado as cidades ao longo do seu processo de crescimento.

De acordo com Sposito (2006), os usos e a apropriação do espaço urbano, juntamente com os fluxos de pessoas, capital e mercadorias, produzem uma paisagem heterogênea na cidade e, nesse sentido, para que se possa compreender a estrutura interna das cidades faz-se necessário pensá-la como um processo que está em contínua transformação. E, por isso, a autora defende o uso do conceito de reestruturação urbana, substitui o conceito clássico “centro-periferia”, de estrutura urbana, pois

vivemos um período de urbanização em que assistimos à redefinição da estrutura urbana e da cidade. No caso brasileiro, essas redefinições ocorrem num contexto de urbanização recente, comparativamente ao de outros países europeus ou mesmo americanos. [...] Essa teia complexa de ações gera espacialidades diferenciadas, em constante processo de mutação, sendo que as formas e ritmos de combinação entre o peso das mudanças e permanências e o das instabilidades e estabilidades alteram-se continuamente, gerando espaços intra-urbanos marcados por temporalidades bastante diferentes entre si. Desse ponto de vista, as cidades, sobretudo num período de reestruturação delas, refletem o mosaico que resulta de diferentes espessuras económicas, políticas, sociais e culturais que se agregam aos diversos fragmentos dos territórios urbanos no decorrer do tempo. (SPOSITO, 2006, p. 191-192).

Nesse sentido Pereira (2006), argumenta que a reestruturação urbana começa a ser percebida a partir da década de 1980, quando o crescimento periférico não consegue mais ser explicado a partir do modelo clássico de análise da cidade, denominado “centro-periferia”, pois surgem novas centralidades e também novos produtos imobiliários, como os condomínios horizontais fechados tornam o cenário urbano diversificado e complexo.

[...] o chamado padrão periférico de crescimento urbano, por ser uma visão fragmentada da cidade, resultou de um modelo que hoje se mostra insuficiente. Essa insuficiência vem da noção de centro e periferia não explicar mais a localização dos diferentes grupos sociais na cidade e nem o surgimento de novos produtos imobiliários exclusivos para as classes média e alta com o consequente agravamento da moradia para os mais pobres (PEREIRA, 2006, p. 47).

Conforme destaca Moura (2008), inicialmente, a área central da cidade era aquela mais especializada em serviços e equipamentos, além de exemplo em infraestrutura, pois era nela que a vida urbana se realizava. No entanto, no período contemporâneo não se tem mais um centro único, mas vários centros urbanos ou os *sub-centros*, devido à inserção de novas áreas no processo de reestruturação, ligado às novas condições técnicas: transporte e comunicação, ao desenvolvimento de novos empreendimentos econômicos como os hipermercados, *shopping centers* e também dos interesses dos proprietários fundiários e promotores imobiliários.

É nesse sentido que a palavra “reestruturação”, apesar de não ser uma terminologia nova, tem sido usada com mais proeminência nos estudos urbanos. Ela indica uma nova estruturação da cidade, que passa por mudanças, tanto espaciais quanto sociais, que podem ser vistas materializadas na paisagem urbana. Percebe-se essa reestruturação de forma muito nítida, a partir da construção dos condomínios horizontais, que veste a periferia de uma “nova roupagem” e torna a área central, anteriormente valorizada e desejada, um espaço decadente [...] (MOURA, 2008, p.33).

É o processo de descentralização que encontra suporte no desenvolvimento dos meios de transporte mais flexíveis. Para Corrêa (2006, p. 46) este

resultou também dos interesses dos proprietários fundiários e promotores imobiliários. Mas é preciso considerar, entretanto, a própria dinâmica capitalista, que, de modo ponderável, atua subjacentemente aos fatores de repulsão e atração [...]. Nesta dinâmica também estão presentes os interesses dos industriais do setor de transporte.

Observa-se que a natureza das políticas de mobilidade urbana adotadas para gerir estas transformações tem seguido duas estratégias principais: a primeira possui um caráter monocêntrico e consiste na revitalização e/ou reforço da centralidade tradicional, a segunda possui um caráter policêntrico e consiste na criação de centralidades alternativas; ambas combinam a concentração de investimentos públicos com a atração seletiva de iniciativas privadas para essas localizações.

A necessidade de escolha e implantação de uma dessas estratégias de intervenção na estrutura territorial está relacionada, em grande parte, com a dimensão da cidade. As cidades médias podem optar pela estratégia policêntrica e antecipar os rumos do crescimento e expansão urbana. Por sua vez, nas grandes metrópoles com uma malha urbana densamente ocupada, com uma área central ainda importante e marcada por múltiplas centralidades, a problemática da mobilidade urbana apresenta desafios difíceis de superar por meio do planejamento urbano.

No Esquema 1 pode-se observar, por exemplo, a ocupação do espaço na periferia de Goiânia a partir dos eixos viários. No entorno do Autódromo Internacional de Goiânia vê-se o contraste das áreas de baixa densidade e fragmentadas, formadas pelos condomínios horizontais fechados, contrapondo-se à ocupação dos loteamentos convencionais como o Jardim Mariliza.

Esquema 1 - Goiânia: ocupação dos loteamentos fechados no entorno de eixos viários



Fonte: Google Earth (2010).

Nesta questão compartilha-se das preocupações de Bosc (2009), que destaca a necessidade de se refletir sobre as implicações deste processo na forma da cidade e, suas consequências para a mobilidade urbana. Para Bosc (2009, p.41),

El desarrollo de la ciudad a partir de crecimientos urbanos de baja densidad, ha generado un modelo de ciudad muy fragmentado y especializado, en el cual la calle y el espacio público pierden ese papel estructurador del tejido urbano.

Como resultado, este crescimento tem produzido alterações que levam a modificar a noção tradicional de rua: em primeiro lugar pela criação de um labirinto de ruas; ainda que internamente sejam traçados praças centrais e uma hierarquia entre estas e a via principal, não existem elementos urbanos a garantir a permeabilidade entre as partes, apesar do importante papel que poderia desempenhar no tecido urbano. Ou seja, não existem caminhos para os

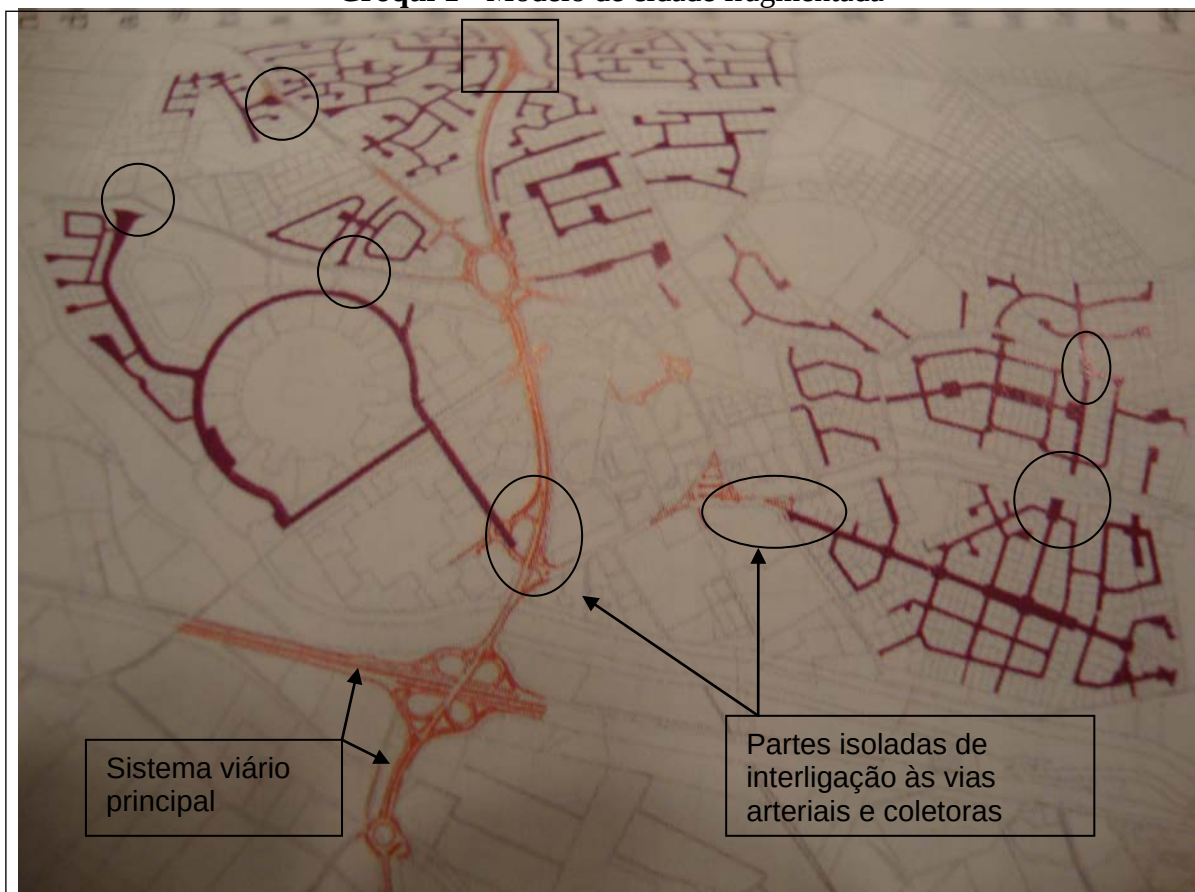
fluxos de passagem dos veículos, e, como consequência, também para os pedestres. Algumas vezes existem planos nos projetos para execução futura, mas tem-se então uma realidade que perdura num modo de vida provisório.

Bosc (2009, p.41) cita o exemplo da região metropolitana de Montpellier, na França,

El territorio metropolitano de Montpellier es una de las regiones con mayor dinamismo demográfico y económico en Francia. Es un sistema metropolitano disperso, compuesto por pequeñas unidades urbanas y se conoce como la “metrópoli de los villages”. Constituye un caso muy representativo de los procesos actuales que se caracterizan por su crecimiento urbano extensivo y edificatorio de muy baja densidad. En poco tiempo, algunos municipios multiplicaron por diez el área de su espacio urbano, por lo cual se le da un enfoque particular a la cuestión de los procesos, de las consecuencias en la forma de ciudad y del impacto social de esas transformaciones.

Ao partir do pressuposto que a cidade por partes isoladas ou blocos não é uma forma urbana definitiva, mas sim, uma etapa de sua evolução; torna-se importante pensar nas atitudes que devem ser tomadas. Bosc (2009) acredita que não é preciso ser radical como Le Corbusier quando dizia “*Une nouvelle ville remplace une ancienne ville*”. Não se trata de substituir a antiga por uma nova forma de cidade, mas sim tomar em conta a especificidade destes processos e destes tecidos urbanos para poder atuar neles, porque do contrário nossa posição seria pouco realista.

No Croqui 1 é possível visualizar a fragmentação que marca a dinâmica do espaço urbano. Ao longo do eixo principal, pode-se ver o traçado viário dos loteamentos com uma série de pequenas linhas interrompidas, destacadas na cor vinho. Ou seja, são terminações, assim como nas terminações nervosas e vasos sanguíneos.

Croqui 1 - Modelo de cidade fragmentada

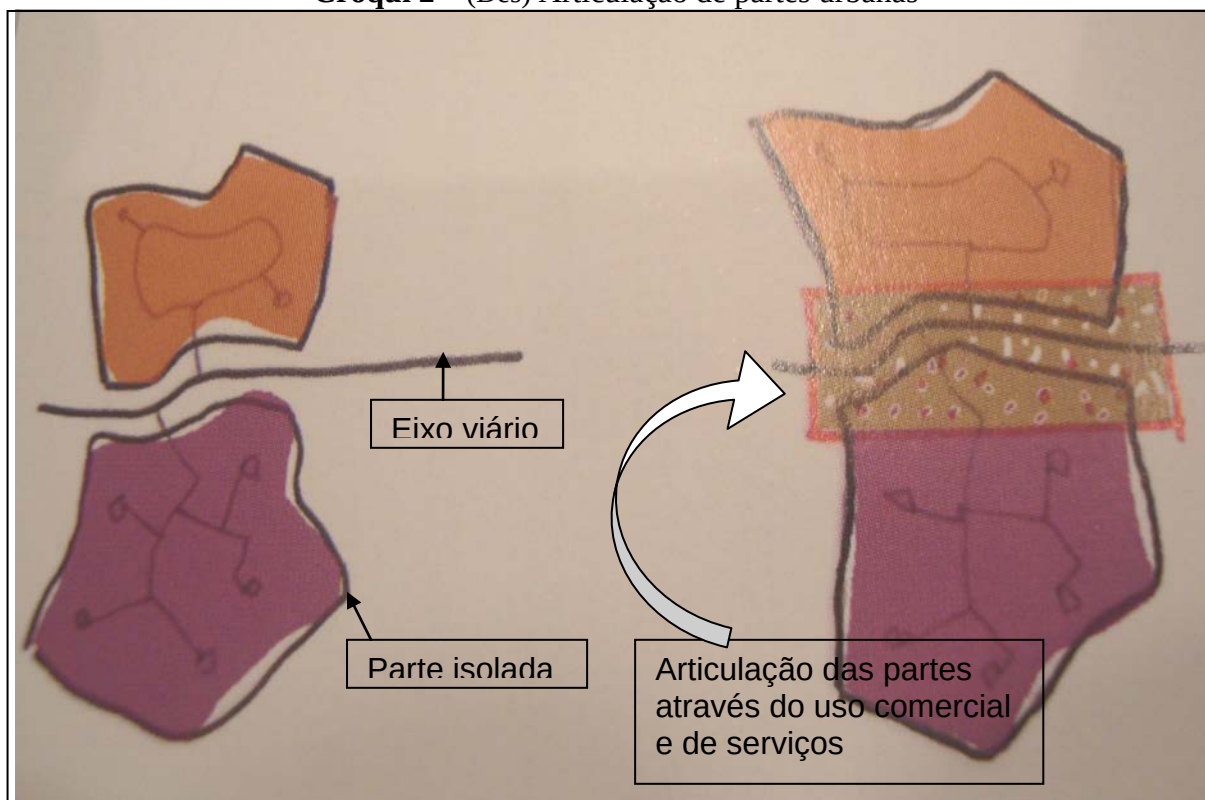
Fonte: Bosc (2009, p. 46).

Em muitas cidades existem espaços vazios ou disponíveis entre o que se entende por espaço urbano original e nos novos crescimentos urbanos. São espaços atrativos ou interessantes para integrá-los à cidade e configurar as novas centralidades para prover outros atributos que se fazem necessários nesses territórios: as continuidades físicas e espaciais assim como os eixos viários que permitem estruturar melhor estes monótonos e extensos contínuos urbanos.

Entre estas áreas urbanas encontram-se espaços com diferentes potencialidades; alguns permanecem como simples vazios, outros ocupados por equipamentos públicos. Às vezes mesclados entre bairros, mas, a maior parte deles próxima das infraestruturas de comunicação. São, por exemplo, estes espaços ou lugares onde se poderia atuar mediante a introdução de usos mistos diferentes dos preexistentes, edificar com maiores índices de ocupação e redefinir

o perfil da via, buscando a organização de pequenas centralidades dentro de um tecido urbano que hoje é demasiado homogêneo e monótono. (Vide Croqui 2).

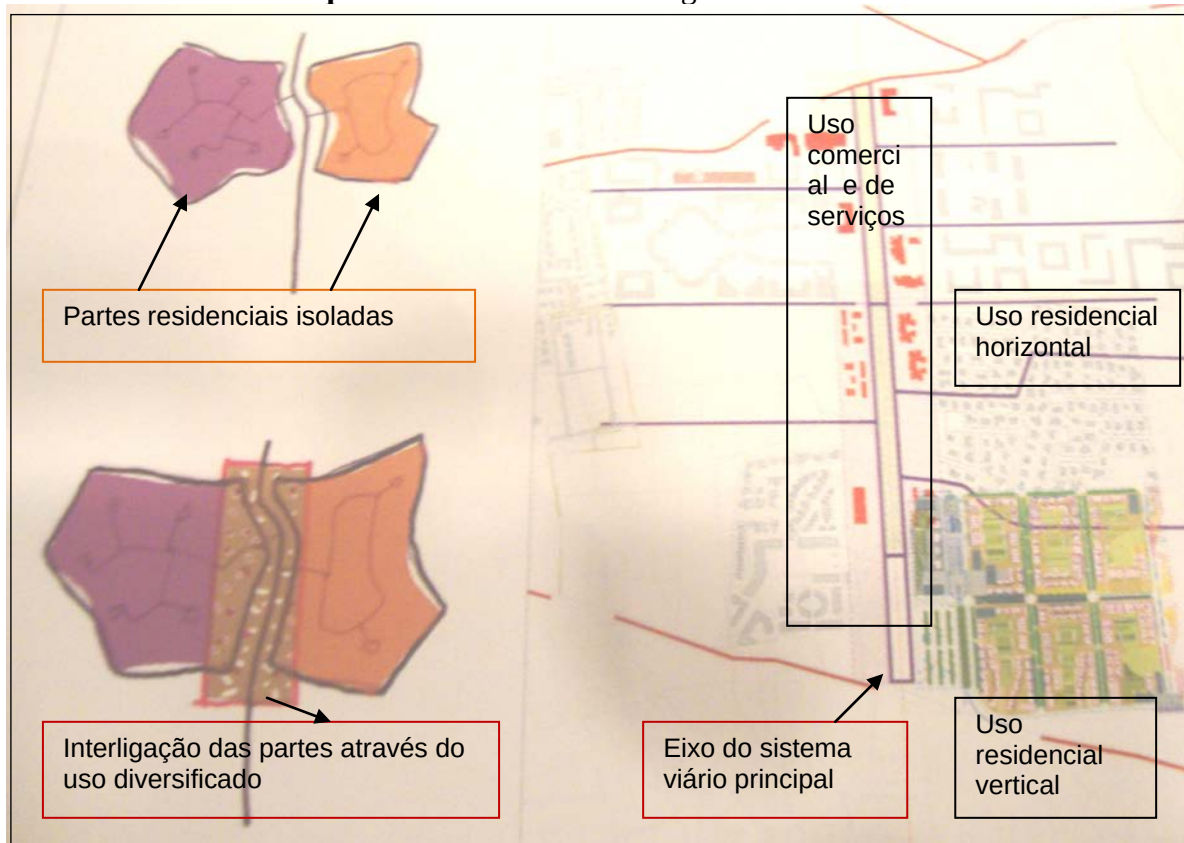
Croqui 2 – (Des) Articulação de partes urbanas



Fonte: Bosc (2009, p. 48).

Nesses processos, a rua é um dos elementos chaves porque permite atuar com mais facilidade ou certa liberdade. Também nesse aspecto, compartilha-se da ideia de Bosc (2009, p. 47), pois

actuar sobre La calle significa actuar también sobre los límites o los bordes edificados que hoy están muy aislados en sus formas y gozan de cierta independencia respecto al espacio urbano. La intervención tiene que atender lo existente así como prever los desarrollos futuros, las formas de articulación entre las operaciones y la relación de estas con el resto de las calles de la ciudad.

Croqui 3 – Adensamento ao longo dos eixos viários

Fonte: Bosc (2009, p. 48).

No entanto, a área urbana isolada, na qual as ruas de um loteamento não encontram as ruas do loteamento ao lado, formam interstícios, isto é sem dúvida, um modelo de crescimento bastante comum em nossas cidades contemporâneas que atua de forma autônoma e que em alguns casos se fecham fisicamente, como os condomínios horizontais fechados. Mas esta é uma realidade sobre a qual temos que refletir, com a qual temos que trabalhar, sobretudo, como elemento de articulação das atividades e usos dos espaços edificados. Assim, o projeto da via e dos contornos que a definem são o foco do desafio para a construção do espaço urbano. Assim sendo,

Las miradas de las políticas municipales sobre la calle son también un elemento clave del proyecto. En los casos descritos, hemos concluido que muchos de los problemas provienen de la evidente ausencia de los lineamientos que la planificación pública debe ofrecer para el diseño de la calle. No se determinan en ella las pautas que se deben seguir o sus perfiles, o, en el peor de los casos, la postura es muy débil respecto a la estructura urbana que generan las nuevas operaciones. (BOSC, 2009, p. 49).

O referido autor também destaca que

[...] debemos evaluar y analizar cuánto se extienden los territorios de la ciudad y cuanto podemos hacer para integrarlos. ...en el marco de un proyecto urbano integral que permita el planeamiento a diferentes escalas y la creación de estructuras o centralidades que anticipen y resuelvan, de manera coherente y eficiente, los problemas que plantean los términos de distancia y expansión (BOSC, 2009, p. 49).

A tipologia e o traçado viário que se utiliza nos condomínios horizontais fechados tem resultado em situações que requerem melhor reflexão; de modo geral, no seu entorno, oferecem um único ponto de conexão viária, criam espaços intersticiais; e, em seus espaços internos não criam a infraestrutura adequada à circulação do pedestre. É comum nos espaços intramuros a utilização de dispositivos como cavaletes, cones e redutores de velocidade utilizados como paliativos de uma situação decorrente do excesso de pista carroçável e falta de passeios nos condomínios horizontais/loteamentos fechados.

Em Goiânia, como ilustram as fotos a seguir, encontra-se, nos espaços dos loteamentos convencionais abertos da cidade, melhores passeios do que nos novos espaços criados pelos condomínios horizontais fechados da cidade. Citam-se como exemplo as vias do Setor Bela Vista, fotos 1, 2 e 3, com espaços amplos, nivelados e diferentes pavimentos. Na foto 1, observa que cada calçada tem a largura do leito carroçável; ou seja, essa via, como as vias a ela paralelas, distingue-se por ofertar maior espaço ao pedestre do que aos veículos.

Foto 1 - Goiânia (GO): passeios da Rua S.3, Setor Bela Vista



Autoria: FERNANDES, J. C. (2010)

Foto 2 - Goiânia (GO): passeios da Rua T.62, lateral do Campo do Goiás



Autoria: FERNANDES, J. C. (2010)

Como se observa na Foto 3, ao lado do Parque Areão, existe a separação da faixa de serviço, gramada, na qual são instalados os postes de iluminação, as rampas de acesso, sinalizações e lixeiras; a faixa livre tem pavimento em asfalto; em outros trechos existem mobiliários, bancos para descanso, que ficam na faixa de acesso, junto ao gradil.

Foto 3 - Goiânia (GO): passeios ao lado Parque Areião



Autoria: FERNANDES, J. C. (2010)

De forma diferente, nos condomínios horizontais fechados encontram-se passeios estreitos. Como mostra o Mosaico 1 do Jardins Viena, o primeiro da Goiânia, lançado em 1994, tendo o espaço público da calçada se confundido com o espaço privado do afastamento da construção. Percebe-se a preocupação com os pedestres através das faixas de travessia pintadas, no entanto, eles caminham pelo leito carroçável.

Mosaico 1 - Goiânia (GO): passeios do Condomínio Jardins Viena



Autoria: FERNANDES, J. C.(2010)

Da mesma forma, nos condomínios horizontais fechados recentes nesta cidade Goiânia, como Granville, mostrado no Mosaico 2, os passeios são estreitos. E, no entanto,

percebe-se a preocupação com os pedestres através da sinalização de trânsito e da utilização de redutores de velocidade como lombadas e cavaletes nas suas vias internas.

Mosaico 2 - Goiânia (GO): passeios do Condomínio Granville



Autoria: FERNANDES, J. C.(2010)

Também se pode destacar no Mosaico 2, o conjunto de dois cavaletes com placas que regulamentam o limite de velocidade na via. No segundo plano, percebe-se que ele antecede outro dispositivo de redução de velocidade - a lombada, devidamente sinalizada com placas de advertência nos dois sentidos que alertam sobre a existência de “barreira” transversal. Há na verdade um uso intensivo de redutores de velocidade como lombadas e cavaletes nas vias internas dos condomínios horizontais fechados, o que leva a considerar que há excesso na oferta dos espaços para o leito carroçável e deficiências nos espaços de circulação ofertados aos pedestres.

Torna-se, pois necessário, repensar o traçado viário utilizado pelos condomínios horizontais fechados que de modo geral não têm resultado na adequada infraestrutura de circulação em termos de macro escala, oferecem um único ponto de articulação viária, criam espaços intersticiais; em termos de micro escala, os espaços intramuros não ofertam espaços amigáveis e/ou infraestrutura necessária ao deslocamento a pé, levam a utilização de dispositivos como cones e cavaletes.

É nesse sentido que tem se afirmado que a forma e o desenho urbano são fatores que condicionam os padrões de mobilidade urbana em diferentes escalas. Em termos mais localizados: micro-escalas, reconhece-se a importância da qualidade do espaço urbano enquanto fator potenciador/condicionante da utilização de modos de transporte não motorizados a pé, e/ou por bicicleta. Em termos dos espaços agregados, macro-escala, o padrão de estruturação urbana influencia significativamente a implantação das infraestruturas de transporte e os níveis de acessibilidade gerados em transporte coletivo e particular.

1.4 – Mobilidade Urbana em Uberlândia

Coerente com os conceitos apresentados anteriormente, o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Município – PLAMOB – UDI. (2010), propõe-se a estabelecer as diretrizes para organização espacial das redes de transporte coletivo estruturais da cidade e seus sistemas complementares, motorizados ou não. Para isso, o Plano objetiva a otimização da utilização da infraestrutura urbana de circulação e integração do transporte motorizado com os não motorizados, especialmente vias de pedestres e ciclovias, trata todos os modos de deslocamento de forma integrada e em permanente interface. (SETTRAN, 2010)

O PLAMOB – UDI busca, ainda, integrar-se ao Plano Diretor do Município, obedece às diretrizes urbanísticas de uso e ocupação do solo e expansão urbana, através do Sistema Integrado de Transporte - SIT. Desta forma, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana potencializa-se como um indutor das políticas públicas que visam o desenvolvimento sustentável do município como um todo. O Plano também objetiva a ampliação da rede do Sistema Integrado de Transporte - SIT, através de novos terminais de integração e corredores estruturais que contempla equipamentos de infraestrutura para os meios de transportes motorizados ou não.

Desta forma, neste Plano é contemplada a criação de novos terminais de integração juntamente com novos corredores estruturais de ônibus e rede cicloviária. Esta última a ser utilizada tanto no deslocamento para lazer e recreação como em rotas para o trabalho, unindo áreas de atração e geração de demanda significativa.

Ao se compreender uma dinâmica de mobilidade futura, criou-se o cenário tendencial denominado Uberlândia com um milhão de habitantes, neste cenário Uberlândia chegará ao ano de 2020, ou seja, daqui a dez anos, horizonte de médio prazo, com uma frota de aproximadamente 420.000 veículos, considerada a atual taxa de motorização.

Quadro 2 - Plano diretor de transporte e mobilidade urbana de Uberlândia

Plano Diretor de Uberlândia - 2006		Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia – 2010
Diretrizes gerais para mobilidade urbana	Ações da política de mobilidade urbana	Diretrizes gerais e ações correlatas
1. Elaborar o Plano de Mobilidade Urbana e Rural que dê prioridade aos transportes não motorizado e coletivo.	1. Fortalecer as ligações viárias entre distritos e a área urbana do Município, para adequar os acessos aos locais voltados para o turismo e lazer.	1. Considerar o modo a pé como prioritário na política a ser adotada para a requalificação da área central e Fundinho.
2. Consolidar o Sistema Integrado de Transporte – SIT, com a criação da rede integrada de transporte coletivo.	2. Promover estudos visando a criação entre a Sede e os Distritos de Cruzeiro dos peixotos e Martinésia de uma ciclovia paralela à rodovia.	2. Garantir o deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, integrado e rápido, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos e privados.
3. Racionalizar a circulação de bens e mercadorias.	3. Viabilizar a implantação dos terminais do transporte coletivo nos setores Sul, Sudoeste, Noroeste e Leste.	3. Democratizar o uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de restrição ao uso do automóvel interno à área de requalificação, quando necessárias.
4. Humanizar os trechos rodoviários que cortam a malha urbana, por meio de adequação urbanística, sobretudo nas travessias de pedestres.	4. Promover estudos visando à criação de anel pericentral para circulação do transporte coletivo, com o fim de consolidar a integração física e temporal no Setor Central.	4. Construir políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização das vias e melhoria da qualidade dos espaços públicos da área de requalificação.
5. Elaborar projetos visando à implantação de ciclovias de fundos de vale e a implementação da rede cicloviária integrada, contemplando o deslocamento casa-trabalho e a inter-modalidade.	5. Promover estudos visando à criação de anel de interligação entre terminais de integração.	5. Garantir que os deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes.
6. Elaborar o plano de gestão de pavimentos urbanos voltados principalmente para as linhas do transporte coletivo.	6. Incrementar linhas interbairros contemplando ligação de terminais existentes e futuros.	6. Aumentar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações de educação, informação, operação e fiscalização como um modelo a ser seguido para toda a cidade.
	7. Complementar o Anel Viário nos trechos Nordeste e Sul.	7. Promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar um compromisso para o desenvolvimento da mobilidade na área da requalificação.
	8. Implementar integração intermodal de bens e mercadorias e estabelecer rotas para o tráfego na área urbana.	8. Construir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não-motorizado, a pé e por bicicleta, e de combustíveis renováveis menos poluentes.
		9. Promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da área de requalificação com autonomia e segurança.

Fonte: Plano Diretor de Uberlândia (2006) e SETTRAN (2010) - Versão Preliminar Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia

No Quadro 2, pode-se observar que o Plano Preliminar de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia procurou incorporar as diretrizes gerais e ações para a referida política contidas no Plano Diretor do Município aprovado em 2006.

Deve-se ainda ressaltar que algumas ações contidas no Plano Diretor foram desenvolvidas entre 2010 e 2011, mesmo sem a existência de um plano de mobilidade urbana.

1.5 - A mobilidade urbana na cidade Uberlândia e o projeto de requalificação da área central

A política a nortear a relação entre gestão da cidade/ planejamento urbano/ planejamento de transportes e a mobilidade urbana de uma maneira geral é a busca da sustentabilidade e inclusão social, entendida como a realização de deslocamentos sem comprometer o meio ambiente e a qualidade de vida. Essa política tem como princípios,

Acessibilidade: possibilitar o acesso seguro e democrático ao centro para todos os cidadãos;

Segurança: garantir que os diversos modos de deslocamentos sejam realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco;

Eficiência: racionalizar e otimizar o uso dos diferentes modos de transporte, incentivando sua utilização onde forem mais adequados;

Qualidade de vida: preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental.

O sistema de circulação da cidade de Uberlândia ainda mantém o centro como referência. No entanto, nos últimos anos, a área central foi preterida em função de investimentos em áreas mais dinâmicas. A perda de atividades e pessoas para as áreas em expansão resulta em um estoque imobiliário degradado e queda de qualidade de equipamentos de infraestrutura e serviços.

Portanto, é importante contemplar a melhoria do aproveitamento destas áreas aliada à promoção da melhoria da mobilidade. Assim também criar atrativos capazes de conter a expulsão da população residente, fomentar a diversidade de usos e de atividades voltadas para o desenvolvimento urbano, social e econômico, compreendendo a reutilização de espaços públicos e edificações degradadas, subutilizadas ou insalubres, bem como a melhoria da infraestrutura dos equipamentos e serviços urbanos.

De acordo com dados buscados junto a Prefeitura Municipal de Uberlândia e também ao fazer parte deste processo, sabe-se que as proposições do projeto de requalificação da Área Central e Fundinho integrado aos bairros, considera que o sistema de mobilidade nesta área é fruto de sua dinâmica econômica e social e está a serviço dela, bem como fruto da dinâmica da cidade como um todo, e assim, suas proposições ultrapassam a área de requalificação.

Nesse sentido, a elaboração do projeto implicou na revisão e equacionamento do sistema de mobilidade da cidade como um todo, dentro do conceito de prioridade aos modos não motorizados coletivos de transporte e de retomada dos espaços públicos para as pessoas. O que não quer dizer que o automóvel particular tenha sido eleito como vilão, mas sabe-se que a prioridade dada a essa modalidade de transporte não mais se sustenta nos dias de hoje.

Considerado o elevado índice de motorização na cidade, dois habitantes por veículos, índice este igual ao da capital do estado de Minas Gerais, pode-se compreender o desafio para efetivação das diretrizes e ações propostas para a cidade de Uberlândia.

No Quadro 3, destacam-se as ações propostas para efetivar parte dessas diretrizes. Pode-se verificar que elas contemplam a prioridade do deslocamento não motorizado e a tônica da sustentabilidade e inclusão social. Assim, considerar o modo a pé como prioritário é a primeira do conjunto de nove diretrizes estabelecidas na política a ser adotada, conforme apresentado anteriormente.

Quadro 3 – Uberlândia: diretrizes e ações para requalificação da Área Central

Diretrizes	Ações
1 - Considerar o modo a pé como prioritário na definição das políticas públicas	• - Adoção de uma nova geometria que transmita o conceito de priorização ao modo não motorizado – a pé: alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos, tratamento das travessias com elevação dos cruzamentos (platô) e acessibilidade universal, definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e livre para o deslocamento do pedestre, padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, adoção de tempos exclusivos para travessia de pedestre nos semáforos com indicação sonora e luminosa, configuração de uma rede de caminhos para o pedestre; 1.2 - recuperar espaços das praças, principalmente nos cruzamentos para os pedestres; 1.3 - criação de coordenação específica e de regulamentação e operação com instrumentos legais de fiscalização dos caminhos dos pedestres, inclusive para coibir os usos inadequados; 1.4 - criação de ambiência para o pedestre contemplando: redução da poluição do ar, redução da poluição visual, redução da poluição sonora, redução dos obstáculos permanentes e temporários.
5 - Garantir que os deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes	5.1 - Elaboração de plano de segurança viária para a área de requalificação; 5.2 - elaboração de uma iluminação específica para as áreas de travessias de pedestre; 5.3 - elaboração de tempos semafóricos exclusivo para pedestre; 5.4 - elaboração de um programa de educação para o trânsito com participação de todos os agentes da mobilidade urbana na área de requalificação, que seja efetivo que garanta a efetividade; 5.5 - elaboração do programa Calçada Segura.
8 - Construir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não-motorizado, a pé e por bicicleta, e de combustíveis renováveis menos poluentes.	8.1 - Criação de uma rede cicloviária na Área de Requalificação com sinalização específica e apoio ao ciclista como paraciclos, bicicletários e pontos de aluguel de bicicletas; 8.2 - criação da integração modal bicicleta e ônibus nos terminais e estações; 8.3 - criação de faixa para bicicletas em todas as obras de arte no sistema viário; 8.4 - programação especial de orientação aos ciclistas para utilização da infraestrutura ofertada; 8.5 - substituição gradual de frota do transporte coletivo por veículos com tecnologias não poluentes, tendo como perspectiva a implantação de um sistema de alta capacidade.
9 - Promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da área de requalificação com autonomia e segurança	9.1 - Revisão das políticas públicas constantes na planilha tarifária e sistema de gratuidade, possibilitando custos de deslocamento mais acessíveis; 9.2 - adequação do sistema viário para atender adequadamente os diversos deslocamentos com prioridade para os modos não motorizados; 9.3 - atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência através da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos.

Fonte: Prefeitura Municipal e Uberlândia - PMU (2009).

Responsável pela maior ocupação dos espaços públicos, poluidor e causador de acidentes, o automóvel, que tem o seu papel importante no crescimento da cidade e da

economia, deve dividir as atenções com os demais modos de transporte. A busca de solução para estes problemas e a preocupação com a sustentabilidade do planeta tem resultado na revisão da concepção dos próprios veículos, criando-se os automóveis compactos, como também a aplicação de medidas paliativas, como as restrições de passagem e estacionamento.

Na área de requalificação, os estacionamentos públicos para veículos particulares, mesmo com eficácia de sua rotatividade, ocupam uma porção considerável do sistema viário. O espaço que ocupa um automóvel para ficar parado e/ou estacionado inevitavelmente compromete a qualidade da circulação de pessoas e veículos. Ao mesmo tempo, a procura de vagas de estacionamento público acaba por gerar mais tráfego interno à área.

Assim, o projeto propõe a redução das áreas de estacionamentos públicos e a ampliação das áreas de estacionamento privado em parceria com os lojistas, com a finalidade de reduzir o tráfego interno e possibilitar a ampliação dos espaços para pedestres e a priorização do tráfego de passagem. Espera-se que as demandas reprimidas sejam absorvidas por estacionamentos privados e pela melhoria da qualidade dos outros modos de transporte, principalmente o transporte coletivo.

As soluções mundialmente adotadas quando se tem a necessidade de priorizar modos de transporte não-motorizados e ao mesmo tempo cuidar do tráfego de passagem, buscam direcionar este tráfego para vias de maior capacidade, com ligações mais diretas entre setores e a eliminação de estacionamentos públicos de forma a ampliar a capacidade de fluidez e os deslocamentos a pé. Uberlândia segue esta tendência e, em consonância com o atual Plano Diretor (2006), deverá destinar parte dos investimentos públicos a serem feitos a médio e longo prazo para criação dos anéis pericentrais. Mas, atualmente, a área de requalificação tem papel fundamental na mobilidade de toda a cidade.

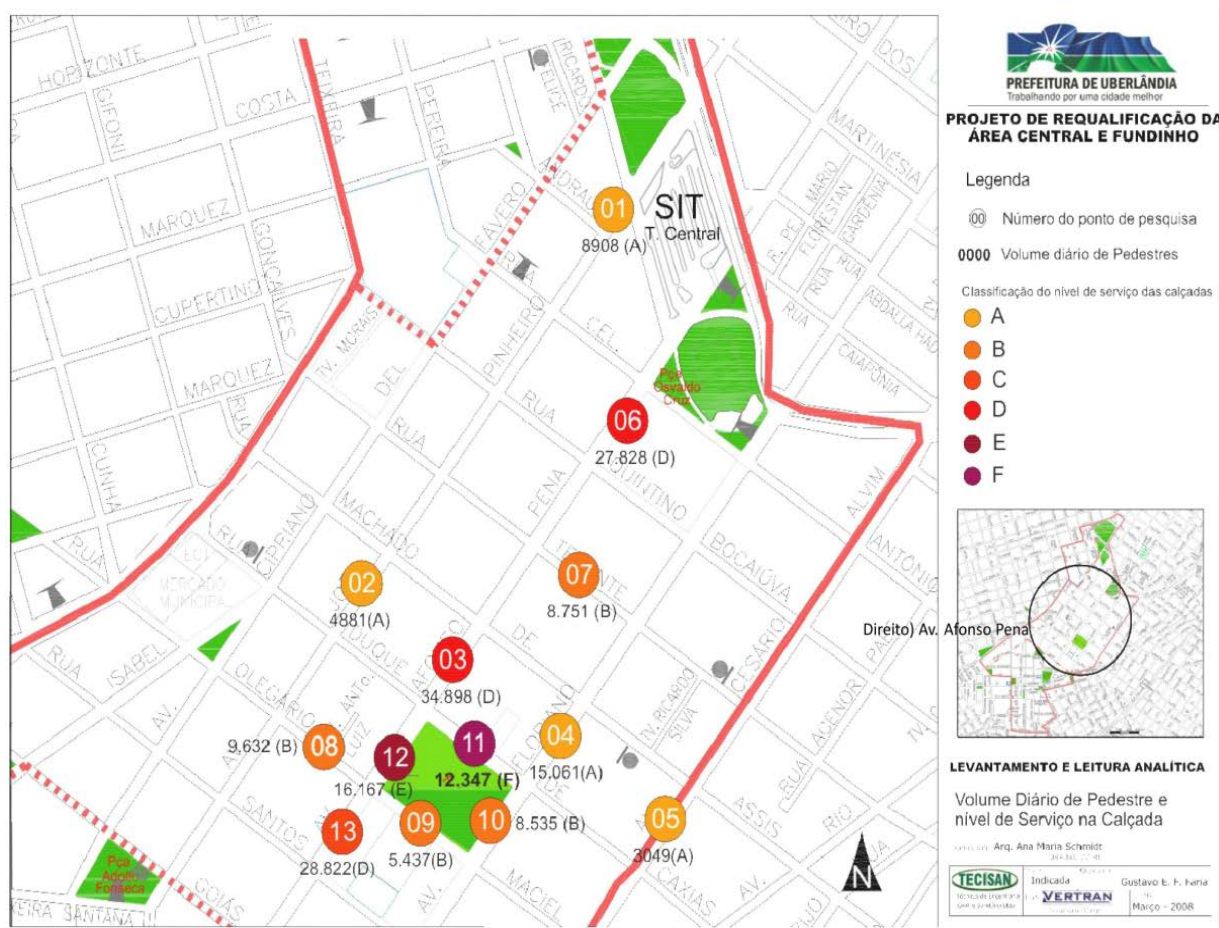
Como parte de um conjunto de medidas que integram a nova perspectiva conceitual de Mobilidade Sustentável e Inclusiva, como também, de Acessibilidade Universal foi

estabelecida uma rede de caminhos de pedestres na Área Central e Fundinho, área de requalificação. Esse é o ponto precípua do fundamento da prioridade aos meios não-motorizados de transporte, sendo o pedestre, o foco principal de atenção. A definição dos caminhos preferenciais ao pedestre é baseada na identificação da concentração e maior volume de circulação.

Foram pesquisados os volumes de pedestre e qualidade de serviços das calçadas, em 68 pontos, nos dois lados das avenidas Afonso Pena, Floriano Peixoto, Cesário Alvim, João Pinheiro e vias transversais no trecho compreendido entre as Praças Clarimundo Carneiro e João Pessoa. A necessidade urgente de intervenção na área para melhorar a condição de circulação dos pedestres foi confirmada através de diagnóstico, que revelou trechos conflituosos e inadequados à circulação a pé. Este suscitou medidas de tratamento dos percursos.

Na análise da pesquisa constatou-se que os maiores volumes de pedestres são encontrados no entorno do Terminal Central e ao longo da Avenida Afonso Pena, tendo-se respectivamente, a movimentação média de 39.000 e 29.000 pedestres diariamente. Quanto à qualidade de serviço nestes locais, foram encontrados níveis de serviço que variam de C a F - considerada a escala de A a F. No Esquema 2, que apresenta o resultado de volume de pedestres e de qualidade de serviço, em doze pontos de pontos de pesquisa na lateral direita da calçada, percebe-se que os resultados mais baixos de nível de serviço da calçada são encontrados para o entorno da Praça Tubal Vilela.

Esquema 2 – Uberlândia: volume de pedestres e nível de serviço na calçada

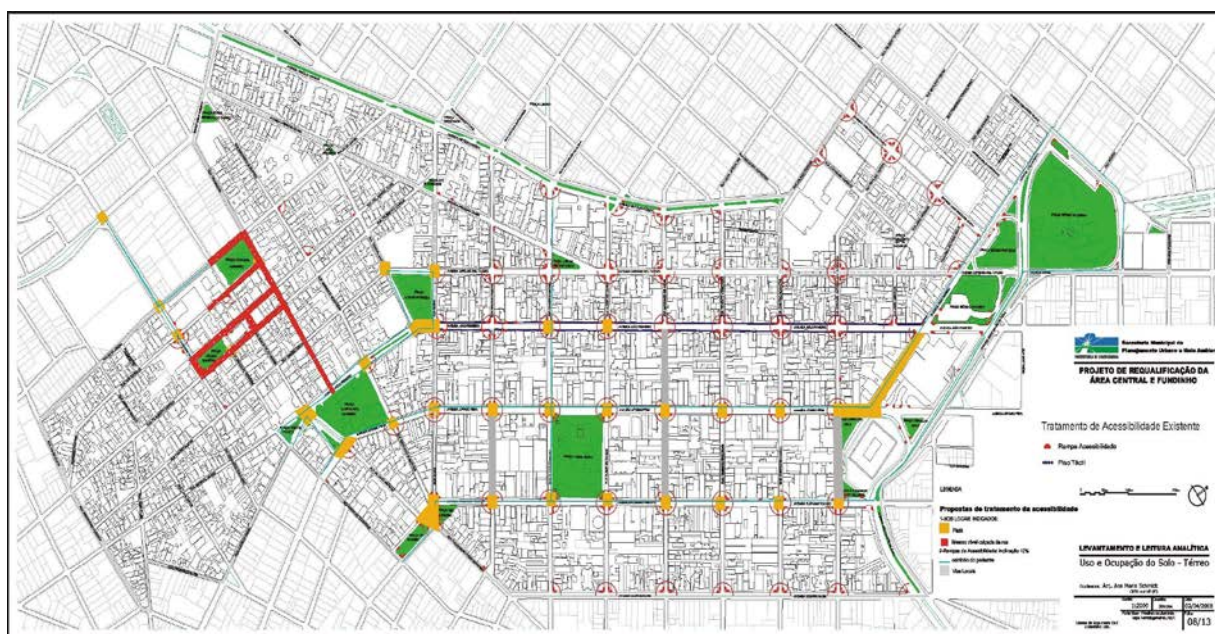


Fonte: Prefeitura Municipal e Uberlândia - PMU (2009).

As alterações, que objetivam incentivar a caminhada e oferecer conforto, segurança e ambiência, vêm acompanhadas de medidas moderadoras de tráfego. Os caminhos de pedestres propõem oferecer uma rede que integre um conjunto de lugares de desejo, como as Praças Sérgio Pacheco, Osvaldo Cruz, Tubal Vilela, Clarimundo Carneiro, Adolfo Fonseca, do Rosário, Dr. Duarte e Coronel Carneiro; o Terminal Central do SIT; o Fórum; o Mercado Municipal; a Biblioteca Municipal; as Universidades localizadas nesta área; todo o conjunto de equipamentos de serviços públicos e privados e o setor comercial e financeiro da Área Central e do Bairro Fundinho.

As intervenções a serem aplicadas, adotam no conjunto, medidas até então não utilizadas na cidade, como a elevação do leito carroçável ao nível da calçada em trechos de vias ou platôs em cruzamentos (Esquema 3), acompanhados de tempo semafórico exclusivo para pedestres, iluminação específica nas travessias de pedestres, plataformas, faixas de serviço em calçadas, chicanas com estreitamento ao longo da via com baias de estacionamento e elementos verticais em áreas avançadas da via, avanços de calçadas em cruzamentos sem platô, paginação diferenciada de piso e ainda a ampliação de calçadas.

Esquema 3– Uberlândia: localização de platôs previstos na área de requalificação

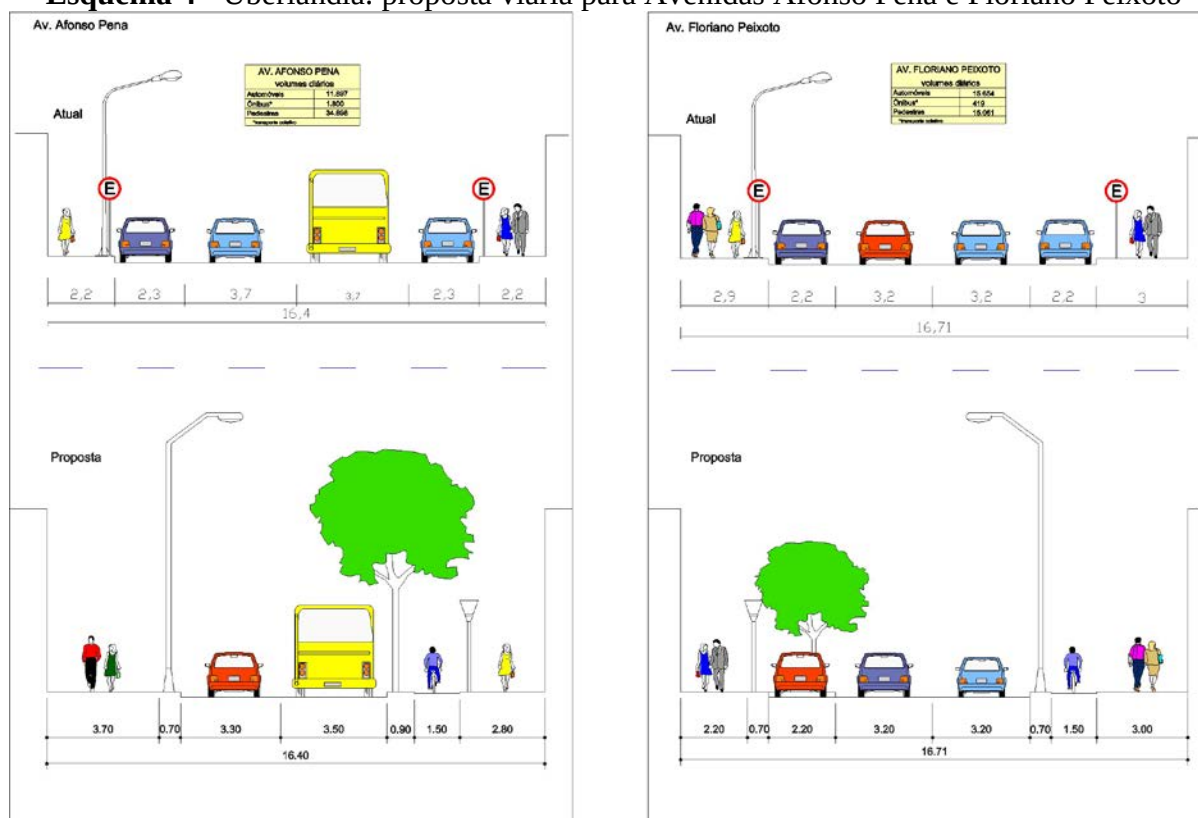


Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia - PMU (2009).

O projeto de requalificação prevê a ampliação das calçadas com a separação de faixas livres para circulação e de serviço para instalação de mobiliários, postes e sinalizações e a criação de ciclovia ou ciclo faixas nas principais avenidas da área central. Prioriza, pois, os deslocamentos não motorizados. Nos Esquemas 4, 5 e 6, apresentam-se exemplos de perfis da situação futura das vias.

Como se observa no Esquema 4, na Avenida Afonso Pena, via que apresenta o maior volume de pedestres, a proposta é alargar as calçadas de 2,20 metros de largura em cada lateral, para as larguras livre de 3,70 e 2,80, acrescentadas ainda as faixas de serviço (0,70 e 0,90) e 1,50 metros para ciclo faixa. Assim, as calçadas que ocupam 4,40 metros na via, somada à ciclovia, passam para 8,90 metros. Esse total representa um aumento de 100% no espaço para circulação não-motorizada - pedestres e ciclistas.

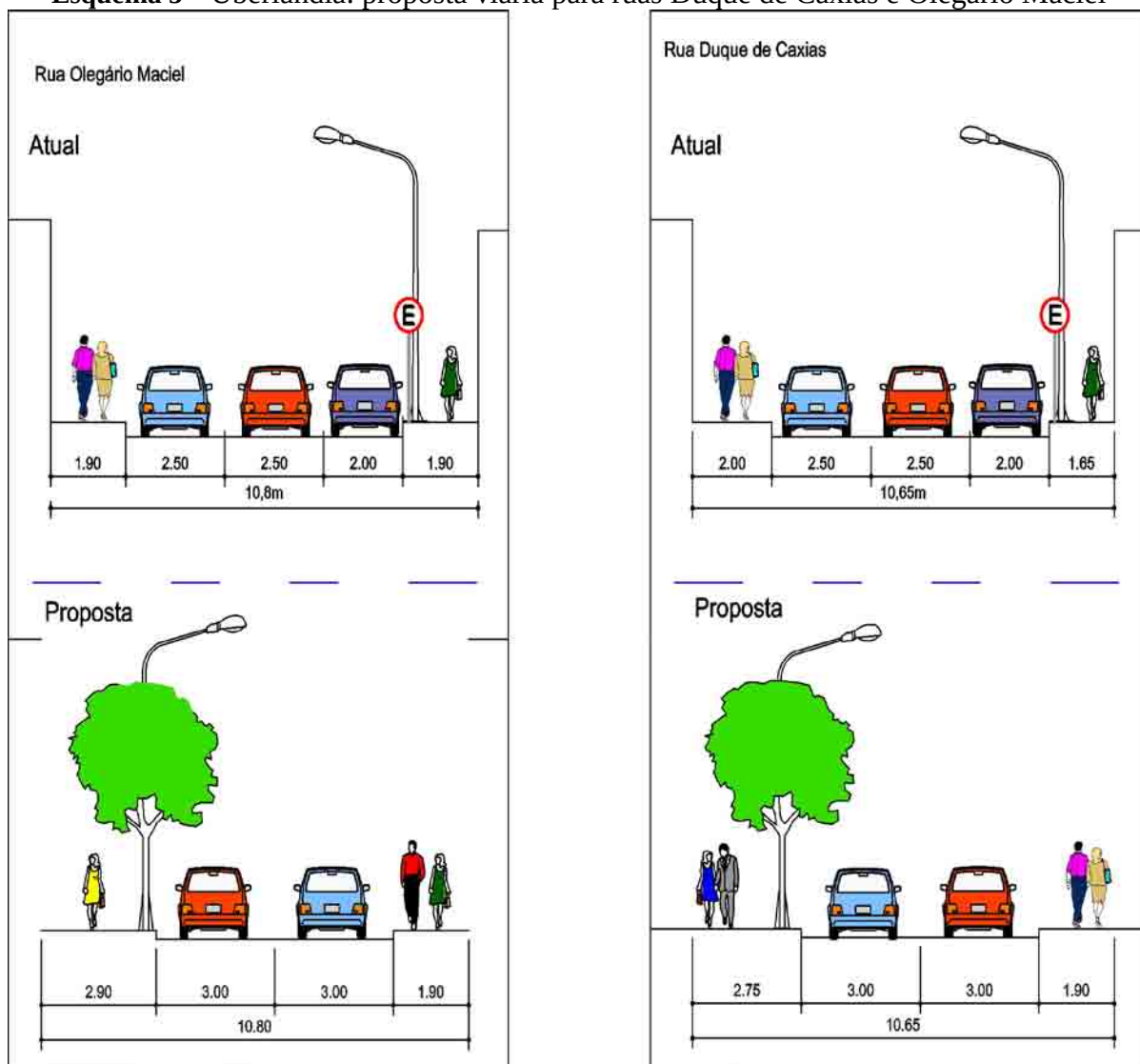
Esquema 4 - Uberlândia: proposta viária para Avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto



Fonte: Prefeitura Municipal e Uberlândia - PMU (2009).

No Esquema 5 observam-se as vias transversais, ruas Duque de Caxias e Olegário Maciel. A proposta é de incorporar o espaço atualmente destinado ao estacionamento de veículos para o alargamento das calçadas e deixar duas faixas para circulação de veículos.

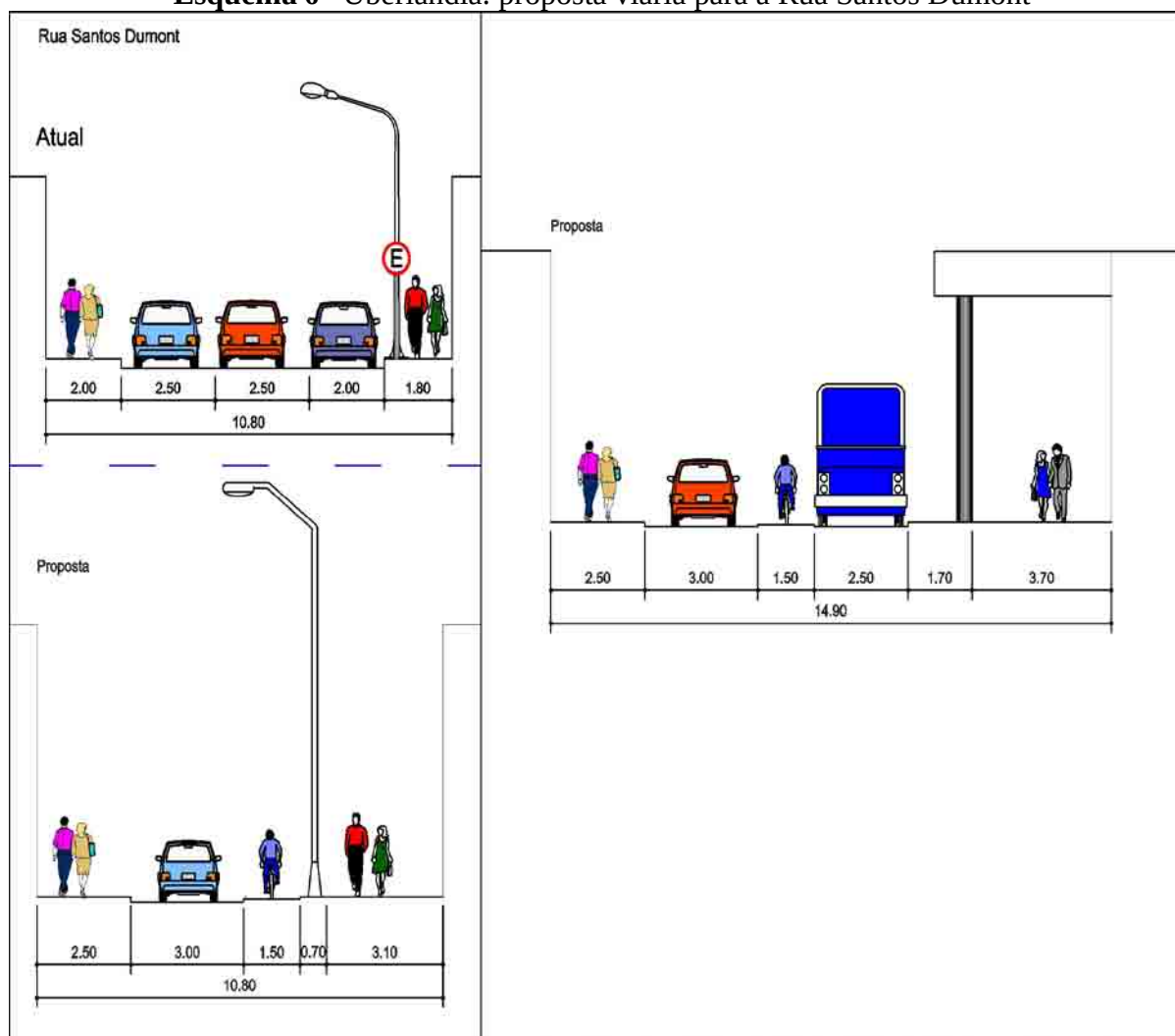
Esquema 5 – Uberlândia: proposta viária para ruas Duque de Caxias e Olegário Maciel



Fonte: Prefeitura Municipal e Uberlândia - PMU (2009).

No Esquema 6, observa-se a proposta para a Rua Santos Dumont. Neste caso a proposta é de incorporar o espaço atualmente destinado ao estacionamento de veículos e também uma faixa de rolamento para o alargamento das calçadas e a criação de ciclo faixa; deixar apenas uma faixa para circulação de veículos. Conforme é mostrado no detalhe, contempla-se o espaço para embarque/desembarque em frente ao Uberlândia Clube e Teatro Grande Otelo.

Esquema 6 - Uberlândia: proposta viária para a Rua Santos Dumont



Fonte: Prefeitura Municipal e Uberlândia - PMU (2009).

Observa-se, pois, que o projeto de requalificação propõe refazer espaços construídos e incorporar o conceito da prioridade dos deslocamentos não motorizados, a pé e por bicicleta. Esta questão remete a que este conceito seja incorporado também nos novos espaços ocupados na cidade pelos condomínios horizontais fechados, o que será tratado com detalhes no próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

A EXPANSÃO URBANA E OS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS EM UBERLÂNDIA-MG: uma caracterização

2.1 – Caracterização da expansão urbana de Uberlândia

De acordo com o estudo da rede de cidades (IPEA, 1990) o Brasil é dividido em doze Sistemas Urbano-Regionais, que considera critérios espaciais e de dependência funcional. Uberlândia integra o sistema São Paulo, composto por São Paulo, Campinas, Bauru, Ribeirão Preto, Marília, São José do Rio Preto e Presidente Prudente. Em termos de macrorregião homogênea, Uberlândia pertence à macrorregião do Estado de Minas Gerais - Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba juntamente com 64 municípios e encontra-se como a principal cidade numa região de 200 municípios do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba e Sudoeste Goiano.

De acordo com o Banco de Dados Integrados da Prefeitura Municipal de Uberlândia, o município possui uma área de 4.040 km², sendo 219km² de área urbana e abriga uma população estimada de 671.384 habitantes dos quais 654.976, ou seja, 97,6% na área urbana e 16.408 que representa 2,4% na área rural segundo IBGE, 2010. Conforme se verifica na Tabela 2, a população passou de 35.799 habitantes em 1950 para 358.165 habitantes em 1991, ou seja, tornou-se dez vezes maior no intervalo de quarenta anos.

Tabela 2 - Uberlândia: evolução da População, 1920-2010

Ano	População					Variação %	
	Urbana	%	Rural	%	Total	Período	Acumulada
1920	-	-	-	-	5.453		
1932	-	-	-	-	9.560	75,3%	75,3%
1940	22.143	52,5	20.036	47,5	42.179	341,2%	673,5%
1950	35.799	65,1	19.185	34,9	54.984	30,4%	908,3%
1960	71.717	81,2	16.565	18,8	88.282	60,6%	1519,0%
1970	111.466	89,4	13.240	10,6	124.706	41,3%	2186,9%
1980	231.598	96,1	9.363	3,9	240.961	93,2%	4318,9%
1991	358.165	97,6	8.896	2,4	367.061	52,3%	6631,4%
1996**	431.744	98,4	7.242	1,6	438.986	19,6%	7950,4%
2000	488.982	97,6	12.232	2,4	501.214	14,2%	9091,5%
2010*	654.976	97,6	16.408	2,4	671.384	34,0%	12212,2%

Fonte: IBGE/2010

* Estimativa Populacional do IBGE, 2010

** Censo Demográfico do IBGE

Além do processo de urbanização acontecido nas cidades brasileiras em decorrência do significativo êxodo da população rural, e, diferente do contexto nacional, a cidade apresentou um intenso aumento populacional nas últimas décadas, fruto também da imigração. Essa evolução da população acarretou a necessidade de expansão e reestruturação do espaço urbano para abrigá-la.

As primeiras ruas da cidade Uberabinha eram desprovidas de iluminação elétrica, calçamento, asfaltos ou qualquer outra forma de pavimentação, excetuando-se o encascalhamento de áreas muito esburacadas. (Vide Foto 4). Em 1891, existiam três praças na cidade: Largo da Matriz, Largo do Rosário antigo Largo do Comércio, Largo da Independência. No tratamento dessa praça já se observava a prioridade aos veículos, pois até o ano de 1908 ainda não estava ajardinada e nem calçada, uma vez que se destinava prioritariamente ao estacionamento de carros-de-boi, em virtude de estar localizada em frente a casas comerciais.

Sendo tênues os limites que separavam o perímetro urbano das áreas rurais, era comum, apesar da proibição prescrita no código de posturas de 1903, a circulação de animais de grande porte (vacas, carneiros, cabritos...) nas ruas e, por conseguinte, eram frequentes as reclamações da população, que exigia providências no sentido de deixar livre o espaço para que nele trafegasse

apenas as charretes, as carroças, os pedestres e também os imprescindíveis carros-de-boi. (www.uberlandia.mg.gov.br; acesso em janeiro, 2010).

Foto 4 - Uberlândia: primeiras ruas da cidade.



Fonte: PMU, www.uberlandia.mg.gov.br; acesso em janeiro, 2010.

Inicialmente, ampliou-se o perímetro urbano de acordo com diretriz contida no plano diretor encomendado em 1908 – primeiro plano urbanístico do Município -, no qual estava previsto um conjunto de cinco avenidas largas e arborizadas e oito vias transversais, para configurar uma nova área central, que hoje se caracteriza como o hipercentro de Uberlândia. Naquela época, o centro deste conjunto de quadras e vias foi ocupado por uma praça, hoje denominada Praça Tubal Vilela.

Entretanto, o déficit habitacional já se fazia notável na cidade na década de 1920, quando a instalação das vilas operárias, obrigou a incorporação de áreas rurais ao espaço urbano. Segundo Moura, a cidade começou a crescer e se estruturar sem o planejamento adequado, e, como consequência,

o espaço urbano Uberlandense já se iniciou fragmentado, estratificado, com áreas densamente ocupadas, entremeadas a grandes vazios urbanos. Foi o início do que mais tarde seria denominado especulação imobiliária e que contribuiria, sobremaneira, para a instalação futura dos condomínios horizontais/ loteamentos fechados nos espaços periurbanos. (MOURA, 2009, p.71)

Nas décadas de 1930/1940, a cidade incorporou cerca de dezoito loteamentos, concentrados, principalmente, na parte norte da cidade e contíguos ao núcleo antigo e área central. A partir de 1940, a intensificação da industrialização, a diversificação do comércio e dos serviços, a estruturação da malha rodoviária, provocou mudanças visíveis no espaço urbano desta cidade.

Segundo Soares (1988), dois atores começaram a fazer parte do contexto urbano uberlandense: a empresa imobiliária, que elege áreas específicas de valorização urbana, e o Poder Público, a quem coube, desde a fundação do arraial, o papel de gerar condições para a expansão da cidade. Sua atuação, entretanto, privilegiou a classe dominante, seja por doações de terreno, por provimento de infraestrutura, ou por isenção de impostos para cada novo investimento.

Por outro lado,

esses dois agentes urbanos foram grandes responsáveis pela estruturação urbana e, também, pela segregação sócio-espacial. A empresa imobiliária, além de propiciar a produção de um espaço para a elite, também contribuiu para a formação de loteamentos nas áreas periféricas para atender os grupos de baixa renda, assim como o segundo ator, o Estado. Este teve um papel importante, principalmente na resolução do déficit habitacional entre os grupos de menor poder aquisitivo, ao possibilitar-lhes o acesso à moradia por meio dos programas habitacionais, como a Fundação Casa Popular (1946) que, apesar de ter sido instituída nos anos 1940, teve suas ações iniciadas em Uberlândia apenas nos anos 1950, com a produção e comercialização/ financiamento de habitações para esse grupo. (MOURA 2009, p.72).

Na década de 1950, a mancha cresceu de forma mais homogênea, com loteamentos implantados de forma radial, em todos os quadrantes. Nessa década, a construção de Brasília e a abertura de estradas interligando a nova capital a São Paulo, provocaram um rápido

crescimento em Uberlândia, pois novas empresas atacadistas se instalaram na cidade e transformaram-na em um importante entreposto comercial.

Como explica Soares (1995, p.78-79),

o grande impacto político, econômico, social e cultural do Triângulo Mineiro foi a transferência da capital federal para Brasília; juntamente com as políticas de interiorização do país, que, através da construção de rodovias no Governo JK, interligando o Oeste ao Centro Sul brasileiro como também da implantação de usinas hidroelétricas, criaram condições para o desenvolvimento industrial, as quais possibilitaram a efetiva ocupação do cerrado brasileiro. [...]. Dessa forma, ocorreu a redefinição da posição do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho, uma vez que passou a ocupar uma posição geográfica estratégica no território brasileiro, em função de estar localizado entre a sede do Governo Federal – Brasília e a sede do Poder Econômico – São Paulo. [...]

O segundo plano urbanístico, elaborado pelo Departamento Geográfico de Minas Gerais, em 1954, era um plano mais global, que se ateve às questões de tráfego, urbanização de arruamentos e zoneamento urbano.

Consequentemente, todo o espaço urbano de Uberlândia também foi modificado e a área central da cidade ampliada para atender às necessidades de sua população. O processo de verticalização foi iniciado, atendendo às funções de abrigar salas comerciais e serviços. Posteriormente, os edifícios passaram a ter função de moradia.

No final da década de 1950, a periferia apresentava as características tradicionais de ser uma área afastada do centro da cidade, com precária infra-estrutura, pouco valorizada e, por isso, destinada aos grupos de menor poder aquisitivo. Moura (2008, p.78) destaca que trata-se de situação um pouco diferente do que se encontra hoje:

uma periferia valorizada pelos condomínios horizontais/ loteamentos fechados, provida de infra-estrutura e destinada, especialmente, para os grupos de maior poder aquisitivo. É preciso fazer uma ressalva de que não é toda área periférica que será (re)valorizada, uma vez que existem áreas que não são propícias à instalação dos condomínios horizontais/ loteamentos fechados e, por isso, ela continuará sendo uma periferia tradicional [...]

Já nos anos 1960, houve um forte crescimento do setor leste, com a implantação de grandes loteamentos, como o Santa Mônica Setores B, C, D, Segismundo Pereira, Tibery, dentre outros. Nessa década, a expansão da área urbana intensificou-se e a constituição do Distrito Industrial em Uberlândia desencadeou uma série de transformações, dentre essas transformações, na área urbana o processo de maior destaque foi a verticalização, iniciado em 1950 para alocar as salas comerciais. A partir de 1960, a função principal passa a ser de moradia e o número de unidades residenciais praticamente duplica em comparação às salas comerciais, assim como o número de prédios. A cidade expandiu-se em direção à Mogiana e extrapolou seus limites, e em 1970, a estação foi transferida de lugar, para permitir o crescimento da região.

Na década de 1970, a mancha urbana contava com cerca de 50 loteamentos, afastados da área central e alguns ao longo do perímetro urbano, formavam grandes vazios urbanos. O crescimento populacional acelerado provocou a duplicação do número de habitantes do município, em apenas dez anos. Como consequência, a intensificação da expansão urbana de Uberlândia MG acarretou a incorporação de áreas agrícolas à área urbana mediante a abertura de vários loteamentos, para atender, principalmente, à população de baixa renda. Isso contribuiu decisivamente para a produção de uma paisagem urbana heterogênea, produto da atuação diferenciada dos agentes sociais envolvidos na estruturação espacial da cidade.

Soares (1995) destaca que as décadas de 1970 e 1980 são consideradas áureas para Uberlândia e para todo o estado de Minas Gerais, em função das grandes obras realizadas pelo governador da época, Rondon Pacheco. As rodovias: BR 050, BR 365, BR 362, a construção de hidrelétricas como São Simão e Emborcação, o asfaltamento de rodovias, a instalação de várias indústrias como a Souza Cruz e *Daiwa* Têxtil, a construção da Universidade Federal de Uberlândia, entre outras obras, provocaram a intensificação dos fluxos migratórios e,

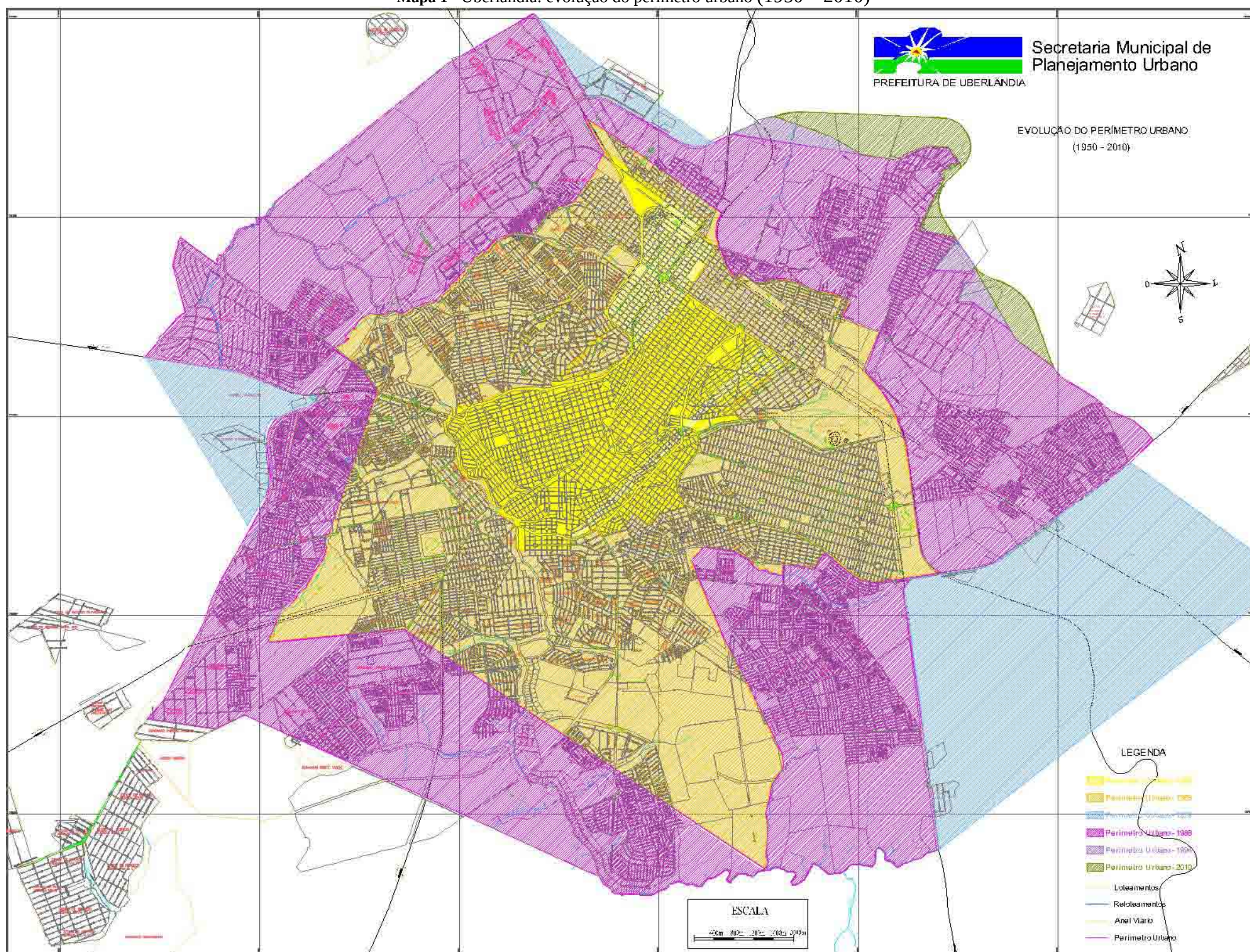
consequentemente, alterações significativas e contraditórias no cenário urbano de Uberlândia: de um lado, uma área central estruturada e, de outro, uma periferia carente de equipamentos urbanos e infraestrutura. Como resultante desse processo, a partir da década de 1980, as periferias “explodiram”, em função da atuação dos agentes produtores e modeladores do espaço urbano, o que contribuiu significativamente para a expansão do perímetro urbano e as mudanças na paisagem urbana periférica.

Assim, entre os anos de 1950 e 1980, as transformações do espaço urbano eram evidentes, com a expansão dos bairros periféricos, os conjuntos habitacionais, a verticalização da área central, a criação do Distrito Industrial, que somados ao crescimento ocorrido nas décadas de 1980/1990, acarretaram o aumento da mancha urbana, em todos os setores, de forma radial. Os loteamentos destas décadas se destinavam para média e baixa renda e se constituíam de pequenas frações do espaço urbano. A maioria dos lotes originados desses loteamentos possui a dimensão mínima exigida por lei, de 250,00 m².

A partir da década de 1990 e início da de 2000, lançou-se cerca de 38 loteamentos, a maioria de pequeno e médio porte, e também implantou-se vários loteamentos fechados, principalmente nos setores sul e leste da cidade, os quais ocuparam de forma lenta, os vazios urbanos.

No Mapa 1 pode ser observado a evolução do perímetro urbano entre 1950 e 2010. Em 1950 os limites continham o atual Setor Central. Em 1969 e 1988, constatam-se as duas modificações mais abrangentes, com a incorporação de estoques de terra não urbanizada e também de espaços já loteados em todos os setores da cidade. No intervalo desse período, a modificação de 1979 - cor azul no mapa - incorpora áreas propícias para instalação de equipamentos e serviços de grande porte, entre trechos de rodovias, e, por fim, as alterações mais recentes, 1994 e 2010 - representam pequenas áreas e adequações para inclusão do trecho leste do anel viário.

Mapa 1 - Uberlândia: evolução do perímetro urbano (1950 – 2010)



Fonte: PMU, 2010.

O atual perímetro urbano possui área suficiente para atender à demanda populacional futura do município, devido à estrutura física implantada em vários loteamentos não adensados, como também, à presença dos vazios urbanos. No entanto, ainda hoje existam ocupações fora do perímetro, como é o caso do Bairro Morada Nova, a sudeste.

A configuração do espaço urbano de Uberlândia é bastante espalhada, e subdividida em cinco setores, com características específicas:

- o Setor Central apresenta verticalização concentrada no hipercentro e com manchas significativas nos bairros Santa Mônica e Saraiva; uma área para a qual o núcleo central expande e onde estão concentrados o Shopping Center, o Hipermercado Carrefour e o complexo administrativo municipal: Prefeitura e Câmara Municipal;
- o Setor Sul é o setor dos contrastes - abriga a maioria dos condomínios horizontais fechados, loteamentos destinados à população de alta renda e loteamentos populares; clubes campestres e grandes equipamentos educacionais;
- o Setor Norte, com a presença do Distrito Industrial, da Estação Aduaneira Interior – EADI -, das distribuidoras de petróleo, das cerealistas; contém significativa área destinada à zona de serviços e usos voltados para o comércio, serviço e indústrias;
- o Setor Oeste, com inúmeros loteamentos, bastante adensados, inclusive com a presença de sub-centro consolidado, no bairro Luizote de Freitas; onde se concentra uma parcela significativa da população assalariada; e por fim,
- o Setor Leste, que comporta a maioria dos loteamentos irregulares e clandestinos e grandes equipamentos públicos, como o aeroporto.

O Plano Diretor de 1994 – terceiro plano urbanístico - previu a direção de expansão urbana ao longo dos eixos de estruturação, principalmente nos setores Sul e Oeste, o que de fato vem ocorrer; e no Setor Leste, que devido aos sérios problemas com drenagem de água pluvial, recebeu diretrizes para evitar o adensamento populacional, configurou-se uma região de contenção da expansão urbana. Como agravante parte dessa região é alvo de invasões e assentamentos, realizados, principalmente, em glebas com problemas jurídicos.

Nesses três setores é que tem se dado a ocupação por condomínios horizontais fechados na cidade. Neles também tem ocorrido a implantação de loteamentos para atender a demanda de moradia para a população de baixa renda, com lotes de dimensões mínimas. No Setor Sul, percebe-se a produção de um espaço heterogêneo, mas com identidade e cultura próprias, representado pelas casas transformadas, pelas construções modestas e precárias, e também pelas moradias de “alto padrão” dos condomínios horizontais fechados ou dos próprios loteamentos abertos, responsáveis pela materialização da segregação sócioespacial.

Foto 5 - Uberlândia - Setor Sul: paisagem do bairro Laranjeiras



Autor: FERNANDES, J.C.(2011)

Foto 6 - Uberlândia - Setor Sul: paisagem do bairro Nova Uberlândia



Autor:: FERNANDES, J.C.(2011)

Mosaico 3 – Uberlândia - Setor Sul: paisagem dos bairros Morada da Colina e Copacabana



Autor: FERNANDES, J.C. (2011)

2.1 - O surgimento e a consolidação dos condomínios horizontais fechados

Alguns estudos analisam o surgimento destes condomínios nas grandes cidades e seus impactos sobre a mobilidade. Para Hollanda (2002, p.15), em Brasília, a mais rarefeita de todas as cidades brasileiras os condomínios horizontais fechados surgiram, a ocupar enorme parte da superfície do Distrito Federal e ratificar a estrutura esgarçada da cidade. Embora Brasília registre também o mais alto índice de motorização do país, mais da metade de todas as viagens para todos os fins ainda são feitos por meio de transporte coletivo, no entanto, os condomínios horizontais fechados reforçam a lógica da utilização do automóvel:

Seus moradores dependem quase exclusivamente do carro particular para se locomover. Se essas tendências ao esgarçamento acontecem na escala macro do Distrito Federal, infelizmente passaram a acontecer também nas áreas centrais do Plano Piloto. A *cidade de muros* não está apenas na periferia, mas seimiscui no centro urbano, pela edificação dos *shopping malls*. Em todas as escalas, a tendência é *antiurbana*, a atingir fortemente a configuração do espaço público e sua apropriação por variadas camadas sociais. (HOLLANDA 2002, P.15).

A expressão *cidade dos muros* é a que se refere Caldeira (2000), como resultado da construção dos muros que caracteriza ao mesmo tempo como estratégias simbólicas e materiais que estabelecem diferenças, impõem divisões e distâncias, constroem separações, multiplicam regras de evitação, exclusão e restringem os movimentos, traduz-se assim, o caráter disjuntivo da democracia no país. Nesse sentido, para a autora os condomínios horizontais fechados formam verdadeiros enclaves que:

são propriedade privada para uso coletivo e enfatizam o valor do que é privado e restrito ao mesmo tempo em que desvalorizam o que é público e aberto na cidade. São fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para **o interior e não em direção à rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. São controlados por** guardas armados e sistemas de segurança, que impõem regras de inclusão e exclusão. (CALDEIRA, 2000, p 258)

São, portanto, “... práticas que impõem separações, constroem muros, delineiam e encerram espaços, estabelecem distâncias, segregam, diferenciam, impõem proibições, multiplicam regras de exclusão e de evitação, e, restringem movimentos” (Caldeira, 2000: 28).

Os Condomínios horizontais fechados consolidam-se também nas cidades médias, como uma nova forma de moradia, valorizam os atributos de melhor qualidade de vida e segurança, para os grupos de alta renda e ainda para aqueles de menor poder aquisitivo, que neles habitam. Os incorporadores imobiliários apostam também nos grupos sociais emergentes, e assim lançam produtos imobiliários compatíveis com os diferentes extratos de renda. A facilidade de obtenção de financiamento imobiliário também tem estimulado a construção destes condomínios.

Essa forma de morar se prolifera, se fortalece enquanto empreendimento rentável e impacta de forma significativa no contexto urbano, especialmente da periferia, onde a maioria deles está instalada; no entanto, eles formam verdadeiros enclaves fortificados, com grandes extensões muradas, que trazem sérias preocupações ao planejamento da mobilidade urbana sustentável, ou seja, geram impactos negativos na questão urbanística.

Para Sobarzo e Sposito (2003), além da presença marcante dos muros, outros elementos caracterizam os condomínios horizontais fechados, a saber: exclusividade social; sistemas de segurança; qualidade ambiental; funcionalidade e autonomia administrativa.

Na visão de Sposito (2006, p. 182), o preço mais baixo das terras disponíveis ainda não loteadas, é uma das especificidades da produção do espaço em cidades de porte médio, e a acessibilidade aparece como um condicionante fundamental para as escolhas locacionais dos condomínios horizontais fechados feitas pelos incorporadores imobiliários. Segundo a referida autora,

Tais agentes têm sido capazes de procurar localizações que, ao mesmo tempo, possibilitam fluidez e diminuição do número e da frequência dos deslocamentos intra-urbanos, visto que valorizam, em suas escolhas locacionais, a situação geográfica da gleba a ser loteada em relação às vias que propiciam maior velocidade e em relação à proximidade dos meios de consumo mais modernos. Em outras palavras, combinam alta mobilidade com proximidade e identidade nas práticas de consumo. (SPOSITO, 2006, p. 186)

Assim sendo, é possível se ter acesso a esses condomínios sem ter que realizar grandes percursos e sem perda de tempo para a realização de diferentes rotinas diárias, reforçando, contudo, o processo de segregação sócioespacial.

as barreiras físicas e de controle social que são impostas e/ou legitimadas socialmente, a partir da implantação de loteamentos fechados, tornam a segregação clara e indiscutível, na escala intra-urbana. Nesse caso, a relação centro x periferia não se orienta mais pela distância geométrica entre o que é central e o que é periférico, mas pela distância espacial (grau de mobilidade de cada um) e social (numa formação social marcada por profundas disparidades socioeconômicas), entre áreas justapostas. (SPOSITO, 2006, p. 186).

É neste contexto que se pretende entender a sua forma de ocupação e os impactos acarretados à mobilidade urbana. Para tanto, neste capítulo buscar-se-á contextualizar condomínios horizontais fechados, com ênfase no desenho urbano, e tomar como exemplo a cidade de Uberlândia MG.

Em Uberlândia, as primeiras iniciativas de construção de condomínio horizontal apareceram na periferia, a partir do Condomínio Morada do Sol e das Mansões Aeroporto, que haviam surgido sob a forma de casas de campo, de chácaras de lazer. De acordo com Soares e Ramires (2002), até a década de 1990 esses empreendimentos somavam 25 loteamentos e ocupavam cerca de 2.330 mil hectares. Desse total, apenas 637 hectares se transformaram posteriormente, em condomínios horizontais e loteamentos fechados, como é o caso de parte da chácara do Jardim Holanda e Morada da Colina.

Foto 7 – Uberlândia: vista aérea dos bairros Morada do Sol, Tocantins e Guarani



Fonte – Google 2007

O Condomínio Morada do Sol (Foto 7), localizado no Setor Oeste da cidade, nos anos 1980, que os proprietários utilizavam para descansar e aproveitar o clube construído no mesmo e que, nos anos 1990, se transformaram, em sua maioria, em moradias principais, seguindo a “moda” dos condomínios horizontais fechados em outras cidades.

O Jardim Holanda (Foto 8) foi lançado como sítio de recreio em uma área de 25 hectares (Soares; Ramires, 2002) e, em 1998, parte desse loteamento transformou-se em conjunto habitacional financiado pela Caixa Econômica Federal. Posteriormente, os próprios moradores decidiram dividir o conjunto, murá-lo e transformá-lo em pequenos condomínios horizontais fechados, inclusive com portarias independentes. No entanto, atualmente, os moradores do mesmo enfrentam problemas quanto à formalização do processo de re-loteamento e sua aprovação junto ao Poder Público Municipal, tendo em vista, principalmente, a não destinação de áreas verdes e de recreação no empreendimento.

Foto 8 – Uberlândia: vista aérea do bairro Jardim Holanda



Fonte – Google 2007

Na cidade verificam-se atualmente 42 condomínios horizontais fechados, a maioria deles aprovados e implantados. Deste total, nove ainda possuem a classificação oficial de chácara de lazer ou sítio de recreio; são eles os condomínios horizontais Mansões Aeroporto: Setor Leste, Morada do Sol: Setor Oeste, e, sete condomínios do Jardim Holanda - Setor Oeste: Bondade, Felicidade, Harmonia, Honestidade, Paz, Sabor, Sinceridade. Portanto, dos onze condomínios instituídos no Bairro Jardim Holanda, apenas quatro: Alegria, Disciplina, Ordem e Tolerância estão aprovados pela prefeitura.

Dos 42 condomínios horizontais fechados existentes na cidade, 20 estão situados na área de estudo, ou seja, no Setor Sul. A espacialização desses condomínios permite observar a sua concentração no Setor Sul da cidade, ocupam como já foi dito, áreas de vazio urbano e/ou terras valorizadas, nas quais se localizam importantes equipamentos; o que motivou a sua escolha como área de estudo. (Vide Mapa 2)

A maioria dos condomínios horizontais fechados na cidade já se encontra totalmente legalizado. O condomínio Vila Real: Setor Sul, enfrenta questões de litígio relativas à área de sua implantação, mas já se encontra murado, com parte das vias e portaria executadas. O Quadro 4 apresenta a relação dos condomínios horizontais em Uberlândia, relacionados por bairro e setor. O quadro 5 apresenta a sua classificação, organizados em função do ano de sua aprovação, permite assim distinguir os que foram originados de loteamentos fechados.

No Quadro 5, que contempla as áreas dos condomínios horizontais fechados, constata-se que há uma diversidade de dimensões para as duas categorias; os condomínios variam da ordem de 1800 a 120 000 metros quadrados; e os loteamentos fechados de 3000 a cerca de 500 000 metros quadrados. Há uma discrepância nas dimensões dos sites de recreios / condomínios Morada do Sol e Mansões Aeroporto, respectivamente situados no Setor Oeste e Setor Leste da cidade, que tem cada um, as dimensões de um grande bairro; o que leva a questionar o fechamento da área e os deslocamentos no seu entorno.

De acordo com dados buscados na prefeitura municipal de Uberlândia, nos memoriais descritivos de cada condomínio horizontal são encontradas duas opções de trajetos em que a distancia ao Centro da cidade, soma em média, 4 km. Na pesquisa realizada por Moura (2008), destaca-se a importância dada ao automóvel, “pois as distâncias não são indicadas em quilômetros, mas em tempo”. São utilizadas veementemente na venda desses empreendimentos: a facilidade de acesso a equipamentos e serviços que fazem parte do cotidiano dos moradores desses empreendimentos, como shoppings, instituições de ensino, hipermercados, hospitais, entre outros, além é claro, do acesso ao próprio condomínio. Na sua venda, portanto, também é comercializada a localização, com todas as infraestruturas criadas com a instalação desses produtos imobiliários.

Quadro 4 – Uberlândia: condomínios horizontais fechados por setores, 2010

	Condomínio	Localização	
		Bairro	Setor
1	Mansões Aeroporto	Mansões Aeroporto	Leste
21	Residencial Girassol	Alto Umuarama	
27	Paradiso Ecológico	Alto Umuarama	
34	Residencial <i>Green Park</i>	Alto Umuarama II	
41	Terra Nova	Alto Umuarama	
Total do Setor		5 Condomínios	
2	Morada do Sol	Morada do Sol	Oeste
4	Tolerância	Jardim Holanda	
5	Bondade	Jardim Holanda	
6	Sinceridade	Jardim Holanda	
7	Saber	Jardim Holanda	
8	Honestidade	Jardim Holanda	
9	Disciplina	Jardim Holanda	
10	Ordem	Jardim Holanda	
11	Alegria	Jardim Holanda	
12	Felicidade	Jardim Holanda	
13	Paz	Jardim Holanda	
14	Harmonia	Jardim Holanda	
29	Decisão	Jardim Holanda	
35	Ferreira Rocan	Chácaras Tubalina	
40	Residencial Aguapé	Chácaras Tubalina	
42	Residencial Acácias	Chácaras Tubalina	
Total do Setor		16 Condomínios	
3	Guanambi	Jardim Karaíba	Sul
15	Villagio da Colina	Morada da Colina	
16	Villa do Sol	Jardim Karaíba	
17	Gávea Hill I	Morada da Colina	
18	Gávea Hill II	Morada da Colina	
19	Residencial Inglês Itapema	Jardim Karaíba	
20	Jardins Barcelona	Cidade Jardim	
22	Vila Real	Lagoinha	
23	Bosque Karaíba	Jardim Karaíba	
24	Jardins Roma	Cidade Jardim	
25	<i>Royal Park Residence</i>	Jardim Inconfidência	
28	<i>Village Le Premier</i>	Jardim Inconfidência	
30	<i>Village Unique</i>	Tubalina	
31	Villa dos Ipês	Jardim Karaíba	
32	Gávea Paradiso	Morada da Colina	
33	Solares da Gávea	Morada da Colina	
36	Reserva do Vale	Morada da Colina	
37	The Palms	Morada da Colina	
38	Villagio Karaíba	Jardim Karaíba	
39	Residencial Carmel	Lagoinha	
Total do Setor		20 Condomínios	
26	Loteamento Umuarama II	Minas Gerais	Norte
Total do Setor		1 Condomínio	
Total de Todos os Setores		42 Condomínios	

Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009.

Org. FERNANDES, 2009.

Quadro 5 – Uberlândia: classificação dos condomínios horizontais fechados, 2010

Nº	Condomínios	Ano	Localização	Área Total (m²)	Classificação
1	Mansões Aeroporto	1980	Mansões Aeroporto	2.025.000,00	Loteamento Fechado*
2	Morada do Sol	1980	Morada do Sol	3.808.360,00	Loteamento Fechado*
3	Guanambi	1998	Jardim Karaíba	50.000,00	Condomínio Horizontal
4	Tolerância ¹	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
5	Bondade	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
6	Sinceridade	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
7	Saber	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
8	Honestidade	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
9	Disciplina ³	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
10	Ordem ³	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
11	Alegria ²	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
12	Felicidade	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
13	Paz	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
14	Harmonia	1998	Jardim Holanda	1.800,00	Condomínio Horizontal
15	Villagio da Colina	1998	Morada da Colina	48.400,00	Loteamento Fechado
16	Villa do Sol	2000	Jardim Karaíba	157.436,52	Loteamento Fechado
17	Gávea Hill I	2000	Morada da Colina	319.044,22	Loteamento Fechado
18	Gávea Hill II	2000	Morada da Colina	319.044,22	Loteamento Fechado
19	Residencial Inglês Itapema	2001	Jardim Karaíba	3.758,00	Loteamento Fechado
20	Jardins Barcelona	2002	Cidade Jardim	467.148,00	Loteamento Fechado
21	Residencial Girassol	2003	Alto Umuarama	28.261,27	Loteamento Fechado
22	Vila Real	2003	Lagoinha	90.473,95	Loteamento Fechado
23	Bosque Karaíba	2004	Jardim Karaíba	174.387,00	Loteamento Fechado
24	Jardins Roma	2004	Cidade Jardim	426.066,00	Loteamento Fechado
25	Royal Park Residence	2004	Jardim Inconfidência	174.816,26	Loteamento Fechado
26	Loteamento Umuarama II	2004	Minas Gerais	246.582,15	Condomínio Horizontal
27	Paradiso Ecológico	2004	Alto Umuarama	317.800,00	Loteamento Fechado
28	Village Le Premier	2004	Jardim Inconfidência	30.847,00	Condomínio Horizontal
29	Decisão	2004	Jardim Holanda	28.880,00	Condomínio Horizontal
30	Village Unique	2007	Tubalina	6.931,10	Condomínio Horizontal
31	Villa dos Ipês	2007	Jardim Karaíba	145.884,34	Loteamento Fechado
32	Gávea Paradiso	2007	Morada da Colina	356.419,00	Loteamento Fechado
33	Solares da Gávea	2007	Morada da Colina	122.350,00	Loteamento Fechado
34	Residencial Green Park	2007	Alto Umuarama II	4.758,00	Condomínio Horizontal
35	Ferreira Rocan	2007	Chácara Tubalina	10.216,00	Condomínio Horizontal
36	Reserva do Vale	2007	Morada da Colina	89.128,00	Loteamento Fechado
37	The Palms	2007	Morada da Colina	84.419,00	Condomínio Horizontal
38	Villagio Karaíba	2007	Jardim Karaíba	17.422,00	Condomínio Horizontal
39	Residencial Carmel	2008	Lagoinha	7.864,00	Loteamento Fechado
40	Residencial Aguapé	2008	Chácara Tubalina	11.191,00	Condomínio Horizontal
41	Terra Nova	2008	Alto Umuarama	117.929,00	Condomínio Horizontal
42	Residencial Acácias	2008	Chácara Tubalina	120.712,00	Condomínio Horizontal

Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009.

Org. FERNANDES, 2009.

1 reloteamento 2002; 2 reloteamento 2007; 3 reloteamento 2007; 4 reloteamento 2008; * não oficial

2.3. Os condomínios horizontais fechados e os marcos regulatórios em Uberlândia.

Nesse item são discutidas as características que afetam a mobilidade, pois como visto no Capítulo 1, a estrutura territorial do espaço urbano constitui um elemento fortemente condicionador das políticas de mobilidade urbana. Essa estrutura é essencialmente definida através de variáveis como a dimensão, a morfologia/desenho, a disposição e função das redes principais de infraestruturas e a localização das atividades econômicas e sociais. Tais aspectos condicionam de modo determinante o modelo de organização do espaço urbano e, em particular, os respectivos padrões de mobilidade. Para tanto são destacadas as premissas da legislação federal e da municipal.

Segundo legislação federal da década de 1970, o loteamento é definido nos seguintes termos:

“§ 1º – Considera-se loteamento a subdivisão de glebas em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes.

§ 2º – Considera-se desmembramento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes.” (Lei Nº 6766, de 19 de dezembro de 1979).

A legislação municipal do Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo do Município de Uberlândia que norteou a implantação dos condomínios horizontais fechados, no recorte temporal deste estudo, é a Lei complementar nº 245, de 30/11/2000. De acordo com essa Lei, considera-se loteamento fechado o parcelamento do solo para fins habitacionais com utilização privativa das áreas de recreação públicas pelos moradores, deve, pois, atender às características gerais do parcelamento e também às especificidades associadas ao fechamento, de forma cumulativa e indissociável.

A mobilidade urbana depende da produção de espaços com a devida integração ao sistema viário existente e também às projeções futuras. Por isso, esta lei tem entre seus objetivos:

- I-Disciplinar os critérios de parcelamento do solo, integrados à política de uso e ocupação do solo urbano;
- VII- Compatibilizar o uso e a ocupação do solo urbano com a hierarquia viária definida pelo Sistema Viário Municipal (art. 2º)

O desdobro, o desmembramento, o loteamento, o reloteamento, o remanejamento e o remembramento constituem formas de parcelamento do solo do Município de Uberlândia, de acordo com as disposições contidas neste Capítulo, sujeitas às prescrições da lei federal 6766/79, da lei que define o Sistema Viário Municipal, das demais legislações complementares e à aprovação pelo Poder Público Executivo.

Conforme Capítulo III- do parcelamento do solo, a aprovação do loteamento e do reloteamento está sujeita à prévia expedição de diretrizes com informações necessárias sobre a área do loteamento, quanto: 1- às dimensões mínimas de lotes e quadras, zoneamento, índices construtivos; 2- ao Sistema Viário básico e às vias públicas necessárias para integração à malha viária existente; 3-à localização aproximada, preferencialmente em áreas contínuas, dos terrenos destinados ao uso institucional e de recreação pública; 4-às condições de atendimento dos serviços urbanos e comunitários; 5- às condições para extensão do sistema público de abastecimento de água potável e do sistema de esgotamento sanitário; 6- às faixas sanitárias de terreno necessárias ao escoamento das águas pluviais e às faixas não edificáveis; 7- à proteção do meio ambiente.

Nesse sentido, são estabelecidos os limites de dimensões para lotes, quadras e glebas, entre os quais se destaca que em Uberlândia, as quadras devem ser inscritas por um quadrado de comprimento máximo de 320 metros e área máxima de 100.000 metros quadrados (Art. 8º

Cap. III). Conforme Art.13º deste capítulo são estabelecidos percentuais, calculados sobre a área total loteável, de áreas a serem destinadas ao município, sendo: 20% para o sistema viário; 10% para áreas de uso institucional e 7% para áreas de recreação pública. Entende-se por área total loteável a área total da gleba, objeto de parcelamento, subtraídas as áreas de preservação permanente, assim definidas em lei e a reserva de mata nativa legal.

Além do previsto para os loteamentos e parcelamentos de glebas, em especial, o loteamento fechado deve atender ainda, de forma cumulativa e indissociável, as premissas peculiares:

- área inscrita por figura geométrica com perímetro menor ou igual a 2800m e área máxima de 490.000 m² localizada no espaço de acordo com as seguintes condições: a- atender às diretrizes do sistema viário municipal e evitar distâncias entre vias públicas superiores a 700m, exceto em casos especiais, de acordo com parecer favorável da CMU; b - definir alternativas no projeto urbanístico que impeçam a criação de vias margeadas por muros de ambos os lados;
- as áreas de recreação pública são distribuídas de acordo com as seguintes condições: a-3% nos passeios frontal, laterais e de fundo, externos ao loteamento, com largura mínima de 1metro e 4% em frente aos lotes e ou áreas para implantação de lazer, internas ao loteamento, quando o projeto criar uma situação de insegurança para a via pública; b-7% em frente aos lotes e ou áreas para implantação de equipamentos de lazer quando não existe uma situação de insegurança para a via pública;
- o loteamento será isolado em seu contorno através de muros ou estrutura similar que separem a área interna da externa, com pontos controlados de entrada e saída para a via pública;
- as áreas públicas de uso institucional devem se situar no lado externo do loteamento;

- as vias internas do loteamento fechado urbano devem ser implantadas de forma que permitam a integração com o sistema viário existente ou projetado de vias públicas da cidade em caso de futura mudança da condição de loteamento fechado. A denominação das vias internas é feita pela associação de moradores e no caso de mudança de condição de loteamento fechado prevalecem as denominações das vias externas que tiverem continuidade;
- Na implantação satisfatória do sistema viário com uso de menos de 20% da área total loteável, o restante é acrescido às áreas de uso institucional e de recreação, dentro e ou fora do loteamento.

As áreas de recreação são entre outras, pistas para caminhadas e corridas, ciclovias; e, metade de cada área de recreação deve ser constituída por áreas contemplativas, sem impermeabilização. As áreas de recreação externas ao loteamento devem ser administradas e mantidas pela associação de moradores, por ordem e conta dos proprietários de lotes. Na parte interna é privativa a utilização, pelos moradores, sem alteração do uso a que se destinam, das vias de circulação, espaços livres e áreas de recreação, mediante outorga da concessão administrativa exclusivamente à associação de moradores que assume por ordem e conta dos proprietários de lotes, a responsabilidade pelas despesas e custos administrativos (Art. 26, VIII).

Através desse estudo e observadas as premissas destacadas desta Lei, verificou-se que, ao tomar como exemplo o Jardim Holanda no Setor Oeste, quanto às áreas públicas a serem destinadas ao município, sendo 20% para o sistema viário, apenas o Condomínio Decisão atende o estabelecido, conforme dados da Tabela 3. Ressalta-se que os condomínios vizinhos são resultado de re-loteamentos ou têm suas questões urbanísticas ainda em processo de regularização.

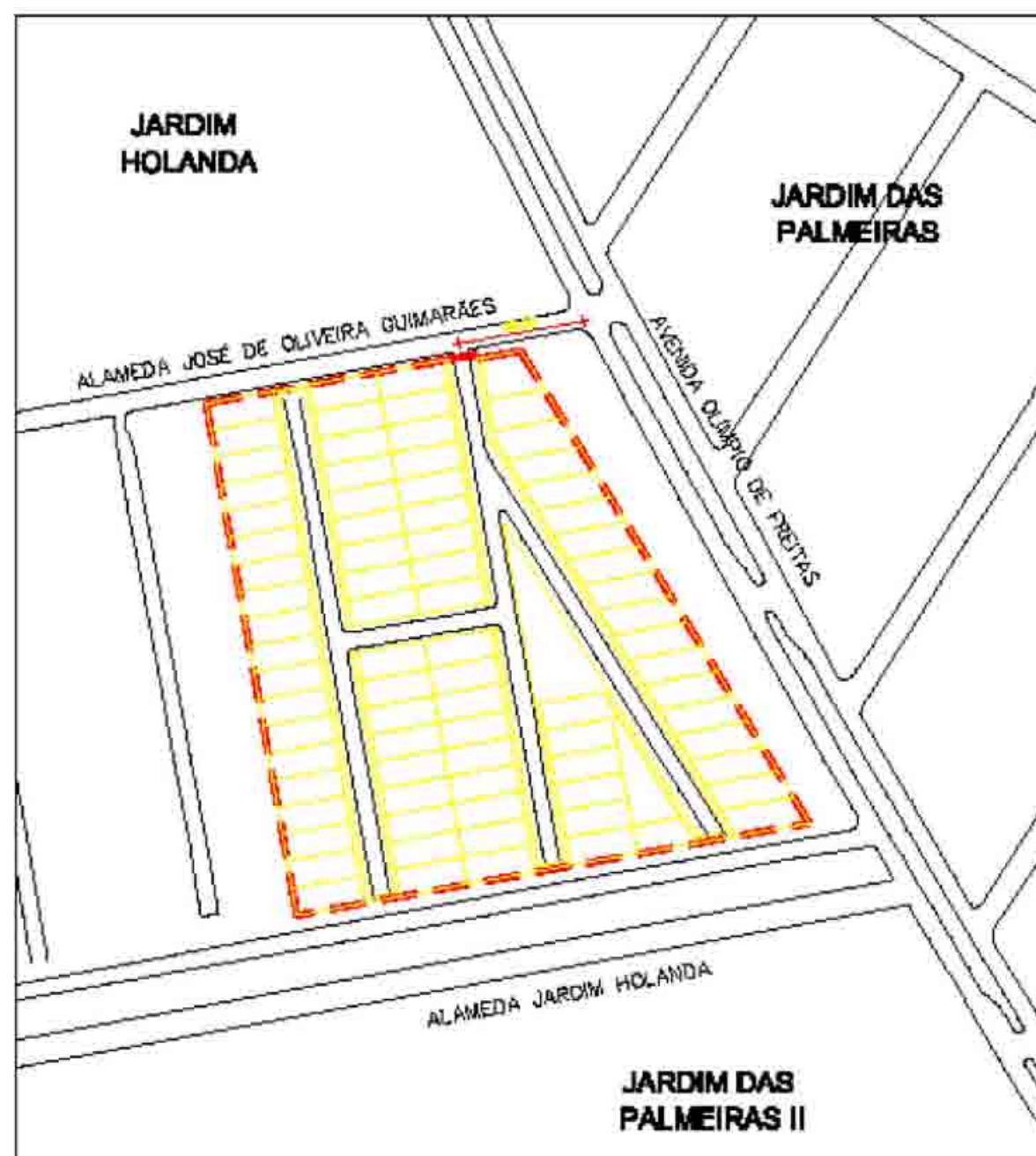
Tabela 3 - Uberlândia: distribuição de áreas dos cond. horizontais fechados do Setor Oeste.

Nº	Nome	Bairro	Ano	Tipo	Unidades	% Áreas	
						Lotes	Sist. Viário
4	Tolerância	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	13
5	Bondade	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
6	Sinceridade	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
7	Saber	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
8	Honestidade	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
9	Disciplina	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	79	14,00
10	Ordem	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	79	14
11	Alegria	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	13
12	Felicidade	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
13	Paz	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
14	Harmonia	JD Holanda	1998	Condomínio Horizontal	38	80	*
29	Decisão	JD Holanda	2004	Loteamento Fechado	60	71	19,46

* Não legalizados. Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009 Org.: FERNANDES, J.C.2009.

Quanto ao perímetro menor ou igual a 2800m, nos condomínios horizontais fechados no Setor Oeste, verificam-se resultados que atendem individualmente e bem abaixo desse limite. Ou seja, o perímetro de cada condomínio fica compreendido entre 500 e 1000 metros: Decisão. Até porque são condomínios que ocupam pequenas áreas: 12.000 m² cada um, excetua-se o Decisão, com 28.800 m². (vide mapas 3)

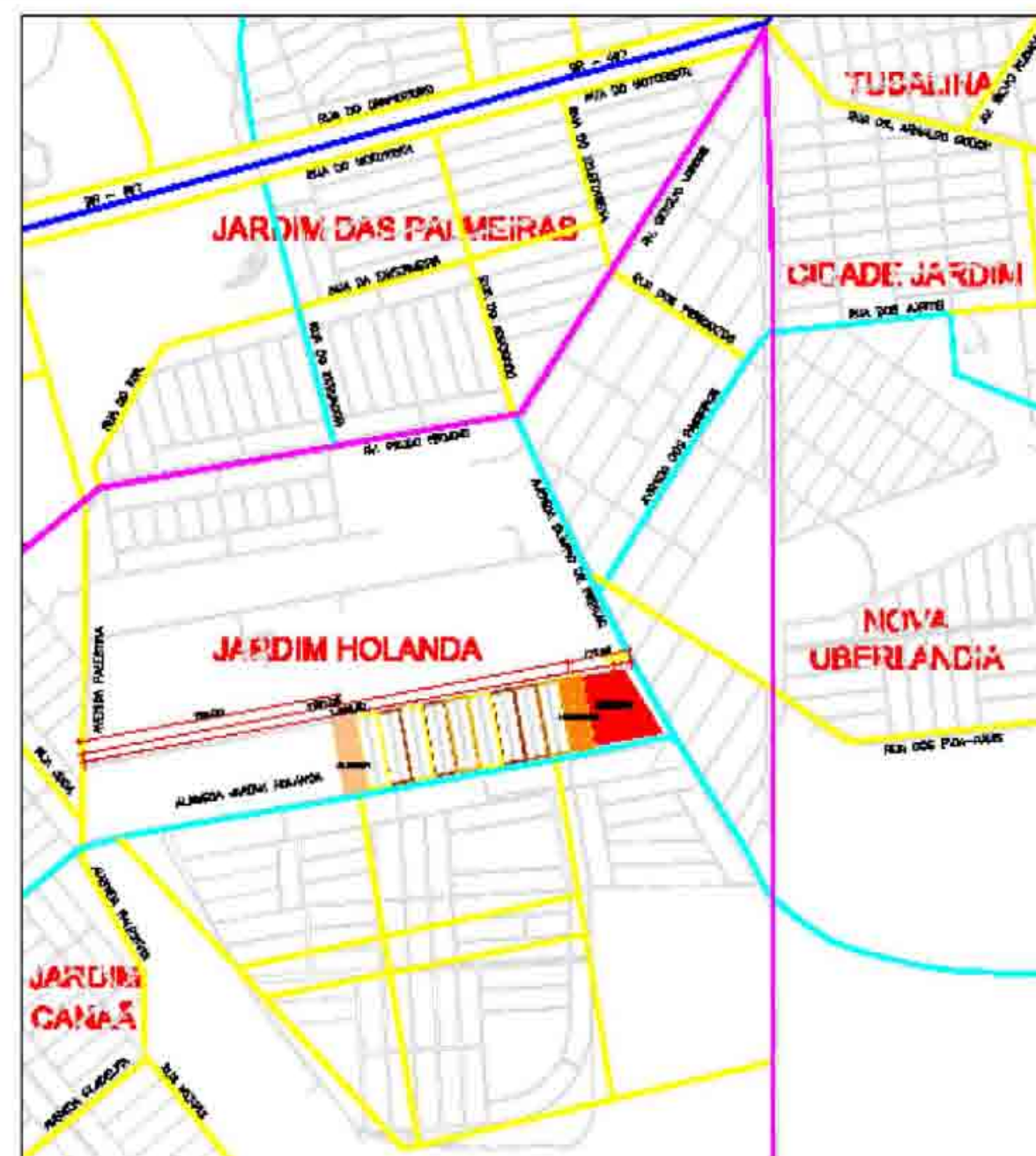
No entanto, ao considerar o agrupamento destes condomínios horizontais fechados as distâncias são aumentadas. Nesse caso, as distâncias são muito maiores do que é considerado confortável: 300metros; ou limite: 700 metros. Formam-se blocos sem a necessária articulação viária, como se observa na Tabela 4.



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO CONDOMÍNIO DECISÃO
ESCALA - 1 : 2.000

LEGENDA CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

- | | |
|---|----------|
| | DECISÃO |
| | HARMONIA |
| | ALEGRIA |



AGRUPAMENTO DOS CONDOMÍNIOS DO JARDIM HOLANDA
ESCALA - 1 : 20.000

LEGENDA HIERARQUIA VIÁRIA

- | | |
|---|-------------------------|
| | Vias Rópidas |
| | Estruturais |
| | Arteriais de Penetração |
| | Arteriais de Ligação |
| | Vias de Transporte |
| | Coletoras |

UBERLÂNDIA - MG
BAIRRO JARDIM HOLANDA, 2009

MAPA 03
CONDOMÍNIO DECISÃO

FONTE: LEI DO SISTEMA VIÁRIO - 2004

Tabela 4- Uberlândia: distância da portaria dos condomínios horizontais fechados do Setor Oeste às vias transversais, 2009

	Via frontal/ Portaria	Via à esquerda	Distância via à esq.	Via à direita	Distância via à direita	Extensão total entre vias(m)
Tolerância	Av. José de Oliveira Guimarães	Av. Paulo Firmino	804,00	Av. Palestina	724,00	1528,00
Bondade			740,00		788,00	
Sinceridade			667,00		861,00	
Saber			615,00		921,00	
Honestidade			553,00		971,00	
Disciplina			490,00		1038,00	
Ordem			42,00		1100,00	
Alegria			362,00		1166,00	
Felicidade			300,00		1228,00	
Paz			234,00		1294,00	
Harmonia			171,00		1357,00	
Decisão			48,00		1480,00	

Fonte: PMU, pesquisa direta, 2009

Org.: FERNANDES, J.C.2009

Conforme se verifica na Tabela 4, no Setor Oeste, o perímetro formado pelos condomínios horizontais fechados do Jardim Holanda, somada ao restante da quadra na qual se inserem é de 3400 metros. Para um pedestre, fora dos muros, que precisar atravessar a área, a escolha é sempre por um longo caminho. Para o morador dos condomínios também. Conforme dados do quadro 6, a distância entre as avenidas Palestina e Avenida Paulo Firmino é de 1528 metros; isso implica o acesso a uma das pontas será maior que 700 metros. Por exemplo, o morador do Condomínio Tolerância, ou percorre uma distancia de 724 ou de 804 metros; o morador do Condomínio Decisão, ou percorre uma distancia de 48 ou de 1480 metros; tudo depende do lado que for preciso acessar.

2.2 - A Visão dos Técnicos sobre os condomínios horizontais fechados

A tônica da mobilidade urbana sustentável exige a busca das melhores formas de vencer a preocupação com o esgotamento dos recursos ambientais baseado na capacidade de impor soluções para o futuro, contemplar novos modelos de gestão, novos tipos de veículos e novas formas de morar.

Nesse sentido é apresentada neste item, a visão dos urbanistas projetistas ou analistas de projetos e /ou também moradores dos condomínios horizontais fechados sobre a qualidade de vida, os impactos, o sistema viário e a paisagem criada por essa nova forma de morar e ocupação urbana. Mesmo não sendo uma visão específica para os condomínios horizontais do Setor Sul, julgamos ser importante apresentar a visão daqueles profissionais que estão diretamente ligados à produção dessa nova forma de morar.

Com o objetivo de ter uma noção dos responsáveis pela elaboração dos projetos de condomínios horizontais fechados e técnicos analistas da prefeitura municipal, realizou-se entrevistas com nove de um universo de doze profissionais, com formação em arquitetura, engenharia civil e geografia, envolvidos direta ou indiretamente com a temática em pauta, neles incluídos os autores dos loteamentos fechados que compõem o universo da pesquisa. Levantou-se questionamentos sobre a visão sobre os condomínios, seus impactos, legislação, aspectos urbanísticos e sistema viário. Para este item destacam-se apenas os três aspectos citados anteriormente.

Foram feitas as seguintes perguntas: 1. Os condomínios horizontais proporcionam a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes? E a melhoria da qualidade ambiental? 2. Os Condomínios horizontais fechados são benéficos? Por quê? 3. Quais seriam os impactos negativos causados pela construção destes Condomínios? 4. Os muros externos são adequados? O que dizer da paisagem urbana?

Conforme pode ser visto no Quadro 6, a fala dos técnicos tende a reproduzir o mesmo discurso criado pelos incorporadores imobiliários sobre esta nova forma de morar e valorizar esse produto imobiliário marcante na sociedade das grandes cidades. Alguns apontam posturas críticas.

A primeira questão abordada com os técnicos foi quanto à melhoria da qualidade de vida e ambiental para os moradores dos condomínios horizontais fechados. Quanto a Qualidade de vida a resposta, em sua maioria, é sim, porque o condomínio fechado proporciona segurança e convivência favorecida por melhores espaços públicos, maior espaço de lazer e recreação para as crianças, o que significa tranquilidade para os pais.

No entanto, verifica-se na fala do técnico e morador a preocupação com a falta de privacidade. “Qualidade de vida é diferente de segurança. Comum domínio implica em regras que limitam. Mas já morei em condomínio vertical. No horizontal o espaço e a privacidade são maiores que no vertical.”

Quanto à qualidade ambiental a opinião fica dividida entre a afirmação da melhoria interna e o isolamento dos que estão do lado de fora. Parte dos técnicos considera que existe melhoria, embora com propósito mais paisagístico; e outra parte considera que a qualidade ambiental é maior, principalmente quando os condomínios pegam áreas de reservas, cuidam dessas áreas e promovem a sustentabilidade; ou ainda se comparados com os loteamentos comuns, abertos, com lotes de pequenas dimensões que limitam a possibilidade de verde e aumentam as divisões muradas.

Mesmo acreditando na melhoria interna evidencia-se a preocupação, pois, “em relação à qualidade ambiental de quem está de fora, os condomínios horizontais fechados causam impactos negativos na ambiência urbana” e “considerada a questão social, o isolamento de sua localização os torna menos sustentáveis”. Percebe-se a visão ainda mais crítica dos que afirmam que os conceitos de qualidade ambiental são outros.

Quadro 6 - A visão dos técnicos sobre os condomínios horizontais fechados e a qualidade de vida e a qualidade ambiental

Entrevista do	Qualidade de vida	Qualidade ambiental
1	Sim, porque proporciona segurança, e convivência, favorecida por melhores espaços públicos.	Sim, embora com o propósito mais paisagístico.
2		A melhoria da qualidade ambiental sim, considerando que, quando os condomínios pegam áreas de reservas eles cuidam dessas áreas e promovem a Sustentabilidade. Mas considerada a questão social, o isolamento de sua localização os torna, menos sustentáveis.
3	Na qualidade de vida, sem dúvida. Pela convivência com os vizinhos (nota 10), pela segurança (nota 9). Os condomínios hoje são maiores. Não tem a convivência que se tem no Guanambi, que foi uma ação entre amigos. Aqui é uma volta às origens. (quando menino brincava na rua, passava férias na roça e ia para as festas a pé.	A qualidade ambiental é outra. A temperatura tem uma diferença de 3 a 4 graus, quando comparada com aquela do lado de fora. No asfaltamento foi utilizada uma brita cinza. Se comparada com a situação gerada pelos loteamentos comuns, abertos, os terrenos pequenos limitam a possibilidade de verde. E aumentam as divisões muradas. Aqui, Internamente se têm menos muro, uma reserva do lado, árvores frutíferas plantadas com os filhos.
4	Qualidade de vida é diferente de segurança. Comum domínio implica em regras que limitam. Mas já morei em condomínio vertical. No horizontal o espaço e a privacidade é maior que no vertical.	Local?
5	Sim, porque a segurança fica garantida que é uma preocupante para o cidadão hoje. A convivência organizada e disciplinada gera tranquilidade e bem estar a todos.	Se o projeto urbanístico contemplar este fator, sim. A maioria dos condomínios tem apenas paisagismo em seu interior.
6	Sim, Por que os Condomínios/loteamentos Fechados proporcionam espaços comuns, de convivência com mais segurança. Representam “minibairros” de moradia e lazer.	A melhoria da qualidade ambiental vai depender do projeto, pois espaços para ajardinamento, iluminação e aeração podem existir em quase todas as situações.
7	Na minha visão enquanto observadora: Pontos positivos: vigilância 24 horas e melhoria na segurança; praticidade quando os condomínios/loteamentos fechados oferecem área de lazer para os filhos, principalmente para aqueles da faixa etária entre 1 e 12 anos, liberando os pais para outros afazeres; relações sociais entre as famílias são mais fortes. Pontos negativos: falta de privacidade.	Dos moradores? Se a regra do condomínio/loteamento fechado for de fazer a coleta seletiva, por exemplo, fica mais fácil administrar no condomínio. Com a oferta de equipamentos de lazer inserida no empreendimento, o gasto e consumo de combustível também poderá ser reduzido. Em relação à qualidade ambiental de quem está “de fora”, com certeza, os condomínios/loteamentos fechados causam impacto negativo na ambiência urbana.
8	Sim, pela segurança que proporcionam e porque são construídos de acordo com o perfil dos que nele moram.	NÃO, Os conceitos de qualidade ambiental são outros
9	Sim, proporcionam maior segurança e nos loteamentos fechados, maiores áreas de recreação.	Sim, a associação de moradores tem maior interesse em preservar áreas verdes internas, sendo mais fácil o controle sobre elas.

Fonte: Trabalho de campo, 2009.

Quanto aos impactos para a cidade, à pergunta: Os Condomínios horizontais fechados são benéficos? Por quê? A resposta, em sua maioria, é não, “pelo *apartheid* . Segregam pessoas e o sistema viário”; “porque os muros que os cercam são em sua maioria de grande extensão”. Na justificativa crítica eles são considerados “um quisto para a cidade no meio de sua pele, de seu tecido; uma ilha de prosperidade e medo. (Vide Quadro 7)

No entanto, um terço dos técnicos reconhece impactos positivos dos Condomínios horizontais fechados, ao afirmarem que: “são pontos de referência de segurança e tranquilidade; somando à imagem de Uberlândia de um lugar tranquilo de se viver” ou destacando a questão do IPTU pago que pode ser considerado como um subsídio, pois não é gasto com serviços, como iluminação e limpeza, na área interna e pode ser investido em outras áreas da cidade.

Ainda assim, a preocupação com o desenho urbano a segregação dos muros é evidente: “Os condomínios são benéficos se suas dimensões não extrapolam a escala humana”. Evidenciam-se ainda opiniões contrárias quanto aos impactos e abordagem dos aspectos negativos quando a questão eram os benefícios e a preocupação “a cidade ideal é aquela que todos convivem abertamente e a segregação através dos muros dos condomínios não torna a cidade humanizada”. A cidade ideal é a cidade complexa, que oferece todas as opções de formas de morar.

Quanto aos impactos negativos causados pela construção dos condomínios horizontais chama a atenção o aspecto da insegurança do “lado de fora”; “a segurança para a comunidade em seu entorno pode ficar comprometida”; “causam insegurança no entorno”, ou seja, a dialética deste aspecto “dentro e fora dos condomínios.

Evidencia-se como questão central a preocupação com fechamento e perímetro e a extensão de seus muros, que seria a pergunta seguinte, caso esse aspecto não fosse reconhecido como um impacto negativo.

Quadro 7 - A visão dos técnicos sobre os impactos dos condomínios horizontais fechados

	Benefícios	Impactos Negativos	Os muros
1	Não, um quisto para a cidade no meio de sua pele (de seu tecido); uma ilha de prosperidade e medo.	A extensão gigantesca dos muros.	A extensão gigantesca dos muros. Símbolo da segregação, da separação, ausência da naturalidade. Forma agressiva de segregação de ricos e pobres. Paisagem árida.
2	O IPTU pago pelos moradores pode ser interpretado como subsídios. É um dinheiro que não é gasto com serviços na área interna dos condomínios, que arcam com a própria manutenção, e que pode, pois ser investido em outras áreas da cidade.	Ele impede o ir vir. Na Paisagem urbana é um elemento estranho.	Ele impede o ir vir. Na Paisagem urbana é um elemento estranho.
3	NÃO, pelo Apartheid. Segregam pessoas e o sistema viário. Mas uma mesma casa vale o dobro se construída dentro de um cond. Fechado, ou seja, 2 casas iguais, tem valor diferente em função de sua localização.	O Apartheid. Segregam pessoas e o sistema viário.	Não. Pelo Apartheid. Segregam pessoas e o sistema viário.
4	Sim, porque são pontos de referência de segurança e tranquilidade. A imagem da cidade de Uberlândia é de um lugar tranquilo para se viver. Os condomínios horizontais somam nesse aspecto e também no visual. Os coronéis reformados, as pessoas que se aposentam têm retornado para a cidade.	Dificulta o trânsito, principalmente para o pedestre. Mas a necessidade de deslocamento é menor. Nos condomínios grandes, quem para no ponto de ônibus, tem uma grande distância para acessar as últimas residências.	O conceito que precisa no Brasil é o do loteamento do Uberlândia city, um contorno de faixa verde que permite a passagem do pedestre e restringe a do automóvel.
5	A cidade ideal é aquela que todos convivem abertamente. A segregação dos muros de fechamento e da população que lá está não torna uma cidade humanizada.	Extensões de seus muros de fechamento e perímetro. Percursos dos pedestres são longos. A segurança para a comunidade em seu entorno pode ficar comprometida	Devem melhorar! Apenas quando estão agregados com áreas verdes são esteticamente bonitos. A paisagem urbana é extremamente árida. Beneficia apenas os proprietários dos lotes internos, que não invadem sua privacidade.
6	Os condomínios são benéficos para a cidade, se suas dimensões não extrapolam a escala humana.	Os impactos negativos causados pelos Condomínios/Loteamentos Fechados são observados quando as propostas reduzem a permeabilidade visual, imposta pelos grandes muros, em altura e extensão, e ou diminuindo a acessibilidade aos espaços públicos e privados, quando longas distâncias são percorridas sem necessidade.	Os MUROS externos são adequados, quanto à segurança e privacidade, porém a paisagem urbana fica prejudicada quando a extensão exagerada impede a observação ao longe.
7	Para a cidade, não, apenas para seus moradores, uma vez que, dependendo de suas dimensões, dificultam a mobilidade urbana e agredem a ambiência urbana.	Dificultam a mobilidade urbana; causam insegurança no entorno; agredem a ambiência/paisagem urbana; segregam as pessoas, que passam a viver em um mundo “particular”.	Os muros externos poderão ser menos agressivos se permitirem uma porcentagem de permeabilidade visual, integrando o interior com o exterior
8	Não.	Contribuem para a expansão horizontal da cidade. Reafirmam a lógica do transporte individual motorizado.	Não, porque intensificam a segregação na paisagem urbana.
9	Não, porque os muros que os cercam são em sua maioria de grande extensão.	Muros extensos, áreas de recreação internas (fechadas).	Não, a segurança fora dos condomínios diminui bastante.

Fonte: Trabalho de campo, 2009.

A maioria dos técnicos entende como impactos negativos a segregação e as dificuldades criadas para a mobilidade urbana: “O *Apartheid*. Segregam pessoas e o sistema viário”; “Contribuem para a expansão horizontal da cidade. Reafirmam a lógica do transporte individual motorizado”; Os percursos dos pedestres são longos; “Ele impede o ir vir. Na Paisagem urbana é um elemento estranho”.

Há sempre um discurso divergente: alguns afirmam que “Agridem a ambiência/paisagem urbana; segregam as pessoas, que passam a viver em um mundo particular”. No entanto, a visão do técnico 6 é que depende do projeto, da proposta técnica: “os impactos negativos causados pelos condomínios horizontais fechados são observados quando as propostas reduzem a permeabilidade visual, imposta pelos grandes muros, em altura e extensão, e ou diminuem a acessibilidade aos espaços públicos e privados, quando longas distâncias são percorridas sem necessidade.

Esse mesmo entendimento aparece na resposta do técnico 6 à questão específica sobre os impactos dos muros: Os muros externos são adequados para a segurança e privacidade, porém a paisagem urbana fica prejudicada quando a extensão exagerada impede a observação ao longe.

Mas para a maioria dos técnicos os muros não são adequados: “a segurança fora dos condomínios diminui bastante”. Eles formam uma paisagem árida e segregam não apenas o sistema viário, mas também pessoas, pois impedem o ir e vir. “Devem melhorar! Apenas quando estão agregados com áreas verdes são esteticamente bonitos. A paisagem urbana é extremamente árida. Beneficia apenas os proprietários dos lotes internos, que não invadem sua privacidade”. “O conceito que precisa no Brasil é o do loteamento Uberlândia City, um contorno de faixa verde que permite a passagem do pedestre e restringe a do automóvel”.

Questionou-se se a extensão dos muros externos e os instrumentos de regulamentação municipal são adequados, perguntando-se ainda: “O que dizer das distâncias de percursos?

Como você vê o deslocamento dos pedestres frente à formação de aglomerados de condomínios horizontais fechados?”

Quanto à extensão dos muros externos, a reprovação é unânime, eles consideram que as extensões não são adequadas para quem mora do lado de fora, pois reafirmam a segregação, aumentam as distâncias e a escala da cidade, e assim, tiram o incentivo ao deslocamento a pé e reafirmam a lógica do automóvel. “São grandes distâncias cercadas de muros, proporcionando insegurança aos pedestres e tornando a paisagem desagradável.”

Na visão dos projetistas trata-se de um erro urbanístico, que resulta na “formação de guetos e divisão de setores de difícil transposição (longos contornos e trajetos), pelas longas distâncias e falta de continuidade viária”. “O máximo deveria ser 200m, ou até 320, que é o permitido nos loteamentos abertos na cidade”.

Para os técnicos que lidam com a aprovação dos projetos, os muros externos poderiam ser menos agressivos se permitissem uma porcentagem de permeabilidade visual e integração do interior com o exterior. No entanto, a eles preocupa a formação de aglomerados de condomínios horizontais fechados, pois coloca em risco a mobilidade urbana. Também para os “técnicos - moradores”, esta situação não está legal: “Às vezes, caminhando, penso como me sentiria do lado de fora. Sentiria que as pessoas *Lá dentro* estão presas”.

Percebe-se que as opiniões falam da necessidade ou possibilidade de melhoria: “Os instrumentos de regulamentação não são adequados, algumas vezes não são seguidos, mas a municipalidade está revisando as leis que regulamentam condomínios horizontais fechados, para que os impactos causados à qualidade de vida da população sejam minimizados”; “os instrumentos seriam adequados, mas, em Uberlândia foram modificados e são conduzidos de forma a favorecer o lucro, a especulação imobiliária”. Para o projetista dos condomínios Roma e Barcelona, as distâncias deveriam ser mantidas com limites de 450 metros; e afirma: “Se eu fosse prefeito, buscaria solução no caráter urbano do negócio”. E, para amenizar as

consequências das distâncias de 700 metros de muros permitidas, quando da elaboração destes condomínios, buscou-se uma solução através da reserva de lotes para ocupação com o comércio local na parte frontal de uma das laterais muradas.

Nesta fala está implícita a preocupação com as grandes extensões muradas, inadequadas e inseguras para o deslocamento do pedestre. Pensamento que vai ao encontro do pensamento de outros técnicos: “é preciso ter cuidado com a vulnerabilidade das vielas, onde ninguém passa”. Ou seja, as ruas precisam ter olhos, que são as janelas e as portas das casas e dos estabelecimentos de comércio e serviço, e, portanto, pessoas que caminham, entram e saem, olham através das janelas, veem e são vistas.

Ainda, de acordo com a visão técnica, “as soluções para corrigir distorções não estão apenas em instrumentos de regulamentação municipal porque a questão venal distorce o planejamento urbano. Estão na correção do tecido urbano, na educação”. Nesse sentido, torna-se necessário “minimizar a pressão dos empreendedores/ loteadores junto às comissões técnicas, responsáveis pela aprovação dos loteamentos”.

CAPÍTULO 3

A CONSOLIDAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS NO SETOR SUL

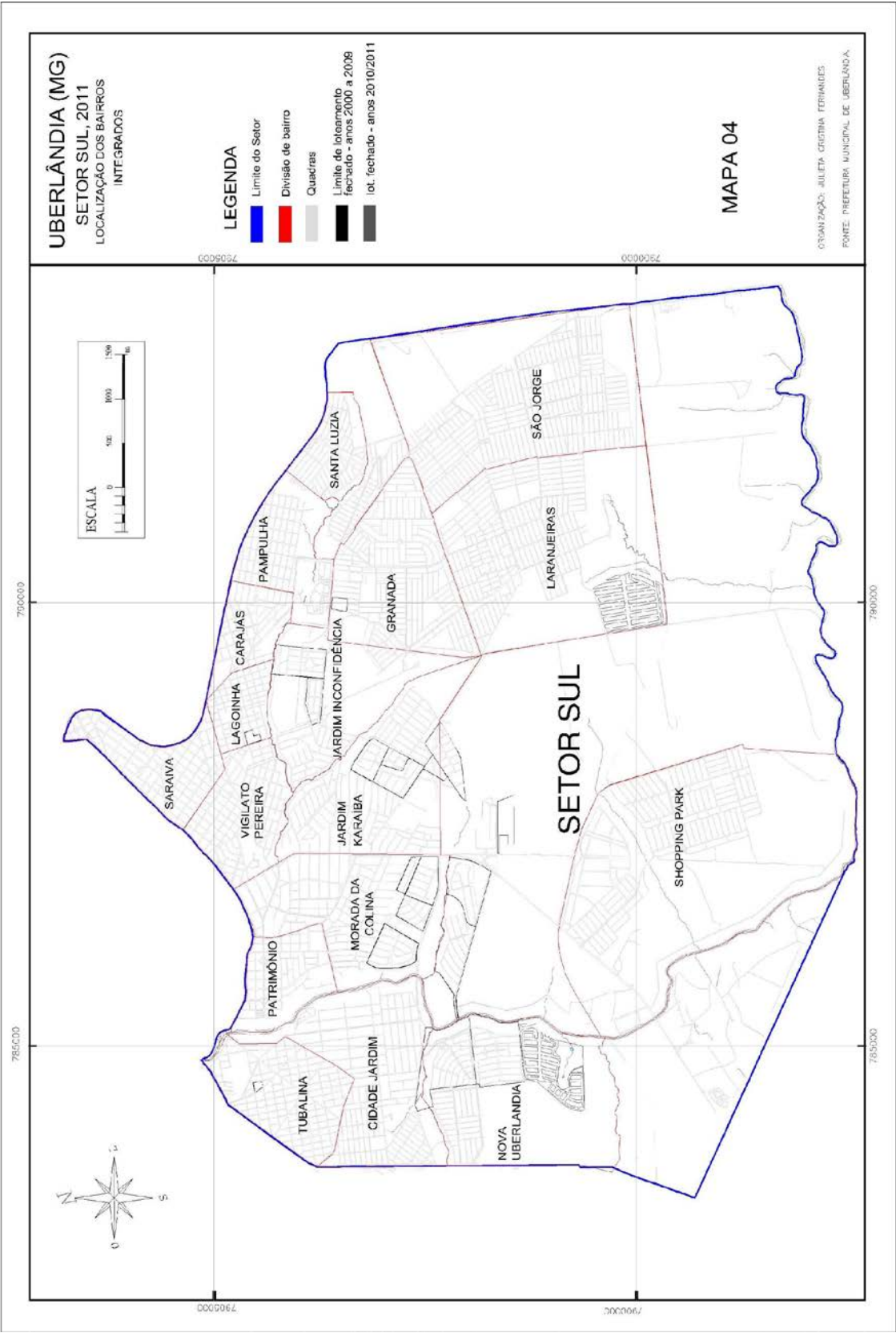
3.1 Uma caracterização do Setor Sul

Essa caracterização tomou como base pesquisas e levantamentos realizados nas Secretarias Municipais de Trânsito e Transportes, de Planejamento Urbano, de Meio Ambiente, e inventários elaborados pelas equipes da Prefeitura Municipal de Uberlândia e da Universidade Federal de Uberlândia, sistematizados e publicados na Oficina de Desenho Urbano: A Cidade no Cerrado em 2006.

O Setor Sul é o maior em extensão, conforme se pode comparar no Mapa 2, mostrado as folhas 83; possui 65.143.324 m² de área territorial. Os seus limites físicos estão representados pelo rio Uberabinha, a rodovia municipal RM 455 - Uberlândia - Campo Florido, as avenidas Rondon Pacheco e João Naves de Ávila e a rodovia federal BR 050 – Uberlândia – Uberaba.

Atualmente o Setor possui dezessete (17), bairros, dos quais sete (7) – Carajás, Lagoinha, Granada, Laranjeiras, Pampulha, Santa Luzia, São Jorge estão no lado sudeste, três (3) Cidade Jardim, Tubalina, Nova Uberlândia, no sudoeste; seis (6) – Jardim Inconfidência, Jardim Karaíba, Morada da Colina, Patrimônio, Saraiva, e Vigilato Pereira, estão na porção central, e o Shopping Park, está no extremo sul, além do anel viário que corta o setor. Esses bairros integram todos os loteamentos existentes e/ou já aprovados. (Vide Mapa 4)

Mapa 4 – Uberlândia-Setor Sul: localização dos bairros integrados



Fonte: PMU, 2011. Org. da autora

Desde o início de sua ocupação, o Setor Sul apresenta grande diversidade sócio econômica, com habitações para os grupos de maior renda, loteamentos populares, conjuntos habitacionais, chácaras, clubes de lazer e a implantação do primeiro shopping da cidade na década de 1980. Até a década de 1990, este setor apresentava baixa taxa de ocupação. No entanto, vários estudos tem demonstrado o quanto a proximidade deste Setor ao Centro da cidade sempre representou uma potencialidade de ganhos na *sua ocupação* para os agentes produtores do espaço urbano.

Em 2006, os vazios urbanos identificados no Setor Sul somavam 28,05 km², dos quais 718.484 m² - constituíam-se de Áreas Institucionais. Há que se destacar que ainda hoje este Setor apresenta a maior quantidade de vazios urbanos no conjunto da cidade e, na imagem a seguir, pode-se visualizar a grande quantidade de áreas disponíveis para o parcelamento.

Foto 9 - Uberlândia: vista aérea de parte do Setor Sul



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

Com relação às áreas efetivamente ocupadas até 2006, os loteamentos deste Setor, totalizavam 83 (oitenta três) parcelamentos, que se enquadram na seguinte classificação:

Loteamentos Convencionais: Altamira (parte), Buritis, Nossa Senhora da Abadia, Cazeca, Chácaras Recreio, Conjunto Residencial Viviane, Copacabana, Copacabana-Setor Omega, Conjunto Habitacional Santa Luzia, Jardim Inconfidência, Jardim das Acácias, Jardim Karaíba, Itapema Sul, Gávea, Gávea Hill 1 e 2, Gávea Sul, Morada da Colina II, Morada da Colina - Partes I e II, Jardim da Colina, Jardim da Colina B, *Shopping Park* I e II, Cidade Jardim, Cidade Jardim-Setor A, Cidade Jardim Ampliação, Jardim Indaiá, Jardim Nosso Recanto, Jardim Xangrilá, Jardim das Hortências, Jardim dos Gravatás, Jardim Botânico, Tubalina - Setor Colônia, Nova Uberlândia, Leão XIII, Jardim Ozanan, Jardim Botânico, Joaquim Saraiva, Pampulha, Residencial Carajás, Santa Mônica - Remanejamento, São Jorge I, II, III, IV, V, Jardim Aurora-Setor A, Jardim Aurora-Setor B, Parque das Seringueiras, Parque das Laranjeiras, Parque São Gabriel, Parque das Paineiras, Parque Granada, Parque Residencial do Camaru, Residencial Campo Alegre, Remanescente do Quinhão 2, Santa Maria, Santo Antônio Saraiva, Sítios de Recreio Ibiporan, Sítios de Recreio Nossa Senhora Aparecida, Vila Belo Horizonte, Vila Póvoa, Vila Silene, Vila Presidente Vargas, Vigilato Pereira, Vila Dr. Vasco Gifoni, Vila Saraiva I, II e III, Vila Saraiva Prolongamento I e II, Vila Saraiva - Ampliação, Vila Saraiva - Trecho, Setor da Vila Saraiva I, II, III, IV e V,

Fechados: 12 (doze) _ Jardins Barcelona, Jardins Roma, Santa Paula Royal Park *Residence*, Bosque Karaíba, *Villaggio* da Colina, Villa dos Ipês, Guanambi, Reserva do Vale, Gávea Hill I e II, Gávea *Paradiso*, Solares da Gávea,

Fechado e Aberto: 1 (um) _ Vila do Sol.

É importante ressaltar aqui que o Condomínio Villa do Sol, aprovado em 2000, já apresentava uma proposta para amenizar os impactos dos muros. Assim, como loteamento

aberto e fechado, o seu traçado propõe uma parte aberta através de lotes residenciais voltados para a via nos moldes dos loteamentos convencionas e duas laterais muradas ficam “escondidas” pela parte sem muros frontais. (Foto 10)

Foto 10 - Uberlândia: vista aérea do Condomínio Villa do Sol.



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

Merece destacar que o Setor Sul abriga um dos mais antigos loteamentos da cidade, o Nossa Senhora da Abadia, que hoje se encontra localizado no bairro Patrimônio, com seu perfil arquitetônico descaracterizado; e, não possui loteamentos irregulares ou ocupações clandestinas consolidadas, apesar de constantes tentativas de apropriação de terrenos em Áreas de Preservação Permanentes – APP, para uso residencial, especialmente na margem direita do córrego Lagoinha, no bairro Carajás.

Através do processo de implantação dos loteamentos fechados no Setor Sul iniciado em 1998, verificou-se uma tendência de maior ocupação e valorização da área, sendo este até

hoje o Setor que conta com maior número de condomínios horizontais fechados na cidade. Conforme levantamento de dados, o Quadro 8 relaciona os 20 empreendimentos aprovados até 2009; deste universo de empreendimentos, apenas o loteamento fechado Vila Real, após arruamento, murado e construída sua portaria, não teve ainda continuidade.

Quadro 8 – Características gerais dos cond. horizontais fechados no Setor Sul

Nº legenda	Nome	Bairro	Ano	Tipo	Lotes
3	Guanambi	Jardim Karaíba	1998	Loteamento fechado	30
15	<i>Villagio da Colina</i>	Morada da Colina	1998	Loteamento Fechado	56
16	Vila do Sol	Jardim Karaíba	2001	Loteamento Fechado	127
17 e 18	<i>Gávea Hill I e II</i>	Morada da Colina	2001	Loteamento Fechado	258
19	Res. Ingl. Itapema	Jardim Karaíba	2001	Loteamento Fechado	S.I.
20	Jardins Barcelona	Cidade Jardim	2002	Loteamento Fechado	347
23	Bosque Karaiba	Jardim Karaíba	2004	Loteamento Fechado	157
24	Jardins Roma	Cidade Jardim	2004	Loteamento Fechado	397
25	<i>Royal Park Residence</i>	Jd Inconfidência	2004	Loteamento Fechado	271
22	Vila Real	Lagoinha	2004	Loteamento Fechado	110
28	<i>Village Le Premier</i>	Jd Inconfidência	2004	Condomínio Horizontal	54*
39	Residencial Carmel	Lagoinha	2007	Loteamento Fechado	25
31	Vila dos Ipês	Jardim Karaíba	2007	Loteamento Fechado	117
32	<i>Gávea Paradiso</i>	Morada da Colina	2007	Loteamento Fechado	342
33	Solares da Gávea	Morada da Colina	2007	Loteamento Fechado	159
37	<i>The Palms House</i>	Morada da Colina	2008	Condomínio Horizontal	S.I.
30	<i>Villagio Unique</i>		2007	Condomínio Horizontal	S.I.
36	Reserva do Vale	Morada da Colina	2007	Loteamento Fechado	185
38	<i>Village Karaiba</i>	Jardim Karaíba	2008	Condomínio Horizontal	75*

Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009. * Unidades: casas

Conforme se observa no Quadro 8, há uma grande diversidade do porte dos empreendimentos, sendo a variação de 25 a 397 unidades por loteamento, que em sua maioria,

estão localizados principalmente nos bairros Jardim Karaíba, Cidade Jardim e Morada da Colina, ou seja, na porção central e mais valorizada do Setor.

A partir desta apresentação preliminar pode-se dizer que o Setor Sul encontra-se atualmente marcado por quatro segmentos com características sócioespaciais distintas, considerados o perfil arquitetônico das construções, os grupos sociais e o uso e ocupação do solo.

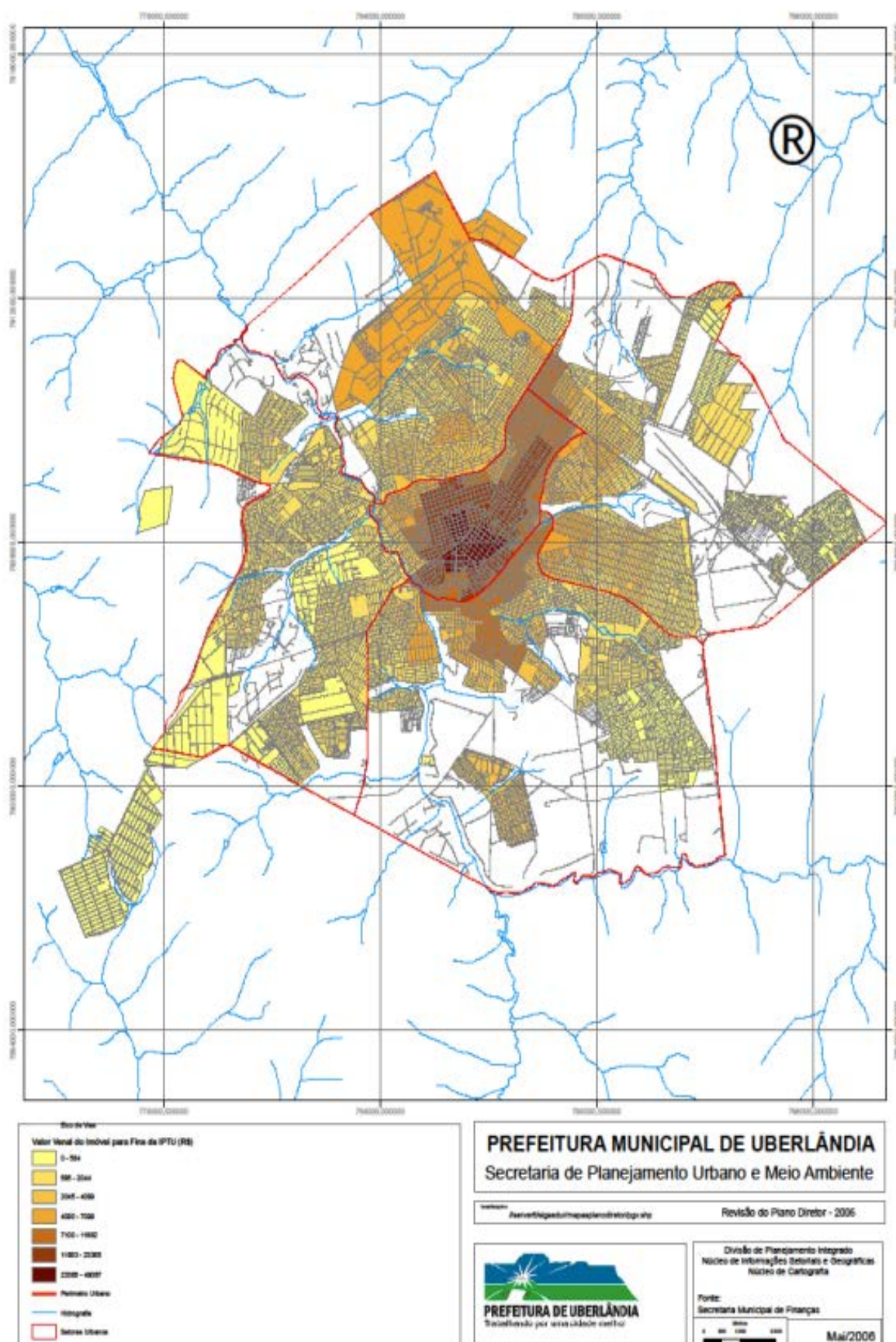
Mosaico 4 - Uberlândia: imagens aéreas do Setor Sul



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

O Setor Sul é o que apresenta maior diversidade de tamanho de lotes e, na escala de valores de venda de imóveis, a sua porção central é a única região da cidade que compete com o Setor Central, com solo ainda bastante valorizado, como pode ser visto no Mapa 5. Para o ano de 2006, numa escala de sete intervalos de cores e, portanto, de valores, a parte central deste Setor apresenta o nível 5, e o Setor Central, de 5 a 7.

Mapa 5 - Uberlândia: valor dos imóveis



Fonte: PMU, 2010

Sabe-se que o valor dos imóveis é sensível a diversos fatores, e um deles é a localização, cuja disponibilidade ou não de infraestrutura urbana - como energia, água, esgoto, escolas, segurança, transporte urbano e de facilidades de acessos para locais também ligados ao dia a dia das pessoas e das famílias, como universidades, centros de saúde, supermercados, pontos de lazer e avenidas de escoamento, têm sobre eles forte influência. Estes fatores estão presentes e se consolidam progressivamente, no Setor Sul.

Essa região é caracterizada como uma das mais valorizadas da cidade e que nos últimos dez anos apresentou o maior crescimento populacional da cidade segundo os dados do IBGE. Ainda de acordo com o secretário de Planejamento Urbano em entrevista ao Jornal Correio do dia 06/07/2011 a tendência é que esse processo se mantenha nos próximos anos já que hoje 70% da área livre para loteamentos na cidade estão aí situados.

A infraestrutura comercial e de serviços do Setor se concentra ao longo das vias arteriais que passam por adensamento, como as avenidas Lidormira Alves do Nascimento e Nicomedes Alves dos Santos, em sua porção Central; as ruas Jaime de Barros e Raul Petronilho de Pádua, que se encontram em áreas adensadas e tiveram comércios e serviços consolidados; e a Avenida Seme Simão, que faz a interligação dos compartimentos dos bairros de classe alta com os bairros de classe de menor renda, no sentido leste-oeste; e, a Avenida Rondon Pacheco, bastante adensada, na divisa desse Setor com a Área Central. .

Também se situa no Setor Sul, um dos cinco terminais do SIT – Sistema Integrado de Transportes, implantado em 1997, o Terminal Santa Luzia, que se tornou um importante indutor do processo de adensamento da parte sudeste deste bairro e do seu entorno. Posteriormente, em 2007, a implantação do Corredor Estrutural da Avenida João Naves levou a uma grande valorização do entorno desse eixo estrutural, especialmente dos bairros Lagoinha, Carajás e Pampulha, até então, pouco valorizados.

Há ainda a previsão de benefícios para os usuários do transporte coletivo na área com a possibilidade de implantação da Estação de Transferência na Avenida Nicomedes Alves dos Santos com a Rua Rafael Marino Neto e de um terminal nas proximidades da UNITRI, como parte da consolidação da rede de transporte coletivo por ônibus de Uberlândia.

O Setor Sul é composto de consideráveis ambientes ecológicos: possui oito (8) córregos, sendo Lagoinha, Mogi, Vinhedo, Bons Olhos, Campo Alegre, Cabeceira do Lageado, Guaribas e Lagoinha do Shopping Park, os mais importantes e quatro pequenos que deságuam no rio Uberabinha; trata-se do Setor com maior número de córregos. Esse atributo é aproveitado pelos empreendedores imobiliários que mercantilizam a questão ambiental nos lançamentos dos condomínios fechados, somado ao discurso principal das vendas, que é a segurança.

O Setor Sul possui 77 (setenta e cinco) equipamentos públicos: _ Educação(30), Social e Comunitário(19), Saúde (15), Segurança (03) e Cultura: 01) e abriga doze(12) grandes equipamentos urbanos: 3 (três) Clubes particulares: Praia Clube, Clube de Caça e Pesca Itororó, Cajubá *Country* Clube, Parque Santa Luzia: público, 1 (um) Supermercado: Bretas, 5 (cinco) Centros Universitários: UNITRI, PITÁGORAS, UNIUBE, FPU e CENTRO FEDERAL, Centro de Exposições Agropecuária -CAMARU, Sesi Gravatás: público, UAI – Pampulha: público, Centro de Tecelagem: público. Pode-se observar que este setor possui considerável estrutura de lazer e educação, entretanto pouco espaço direcionado à cultura.

Os clubes e os parques lineares são considerados como pontos fortes não só para o Setor, mas para a cidade. O rio Uberabinha é o único da cidade, merece e carece ainda de tratamento diferenciado em todo o seu percurso na área urbana; passa em grande extensão do seu território, e consolida-se como um atributo ambiental para o Setor Sul.

Quadro 9: Equipamentos sociais prioritários no Setor Sul

Área	Particular		Público	
	Atendimento	Qte.		Qte.
Educação	Berçário	1	Escolas Educação Infantil	5
	Escolas Educação Infantil, Fundamental	8	Escolas Educação Infantil e Fundamental	2
	Escolas Educação Infantil, Fundamental e Médio	1	Escolas Educação Fundamental	6
	Escola de Ensino Médio	1	Escola Educação Especial	1
	Ensino Superior	4	Ensino Superior	1
Saúde	Hospital	1	UBSF -Unidade Saúde da Família	3
			UBS - Unidade Básica de Saúde	1
			UAI - Unidade Atenção Integrada	1
Esporte e Lazer	Clubes Associativos	3	Poliesportivos	2
	Quadras Esportivas	2	Complexo Esportivo	1
Assistência Social	Centro de Formação - Crianças e Adolescente 6/17-(ONG)	4	Creche	4
	Lavanderia Comunitária (Prestação Serviços)	2	Centro de Formação - Crianças e Adolescente (6/17)	1
	Centro de Tecelagem Artesanal (Produção/Venda)	1	Centro de Capacitação e Profissionalização	1
	Centro de Capacitação e Profissionalização	1	Unidade de Atendimento ao Portador de Deficiência	1
			Unidade de Atendimento ao Portador de Deficiência	2
			Unidade de Atendimento à Família e Idosos	3

Fonte: PMU (2011)

Recentemente o Poder Público Municipal desenvolveu ações para ampliar o número de parques no Setor, tendo sido implantado parte do parque linear do Rio Uberabinha, e finalizado os projetos ao longo dos córregos Bons Olhos. A valorização do patrimônio ambiental e o cuidado com as áreas de preservação dos córregos são premissas de uma nova ética global de preocupação com a sustentabilidade nas cidades e do planeta Terra. Por outro lado, conforme ilustrado no Mosaico 5, este parque projetado, uma vez implantado, significará além de qualidade ambiental, valores agregados à área que abriga os condomínios horizontais fechados na porção sudoeste do Setor.

Mosaico 5 - Uberlândia: parque projetado para o córrego Bons Olhos
Fonte: PMU, 2011



Fonte: PMU. 2011

O projeto de urbanização do Córrego Bons Olhos abrange a área aproximada de 220 mil m², dos quais apenas 15 mil m² serão impermeabilizados e receberão o tratamento para o deslocamento dos pedestres e uso das pessoas.

É importante ressaltar que esta área faz divisa com a área de preservação permanente - APP cercada pelos limites dos muros do Condomínio Jardins Barcelona; assim, a APP ao longo do Córrego Bons Olhos terá parte sendo utilizada exclusivamente pelos moradores deste condomínio horizontal fechado, e, parte pela população em geral.

Outra ação prevista nas diretrizes do planejamento da cidade, que irá somar a consolidação de equipamentos e serviços neste setor é a implantação do pólo tecnológico estabelecido pelo Plano Diretor de 2006. Este pólo encontra-se em processo de aprovação para localização no Setor Sul nas proximidades do futuro Parque da Gávea e Condomínio Gávea Paradiso. Devido à concentração de centros universitários nesta região, bem com a existência de lotes vazios, ela foi indicada como a mais propícia para dar suporte a esse pólo de desenvolvimento.

O vazio urbano desse setor, sendo o maior da cidade, também pode ser visto como uma potencialidade da região, na medida em que permite a implementação de estratégias de planejamento para o desenvolvimento das diversas atividades, tal como a habitação, comércio e serviços, com referência nas demandas dos diferentes grupos sociais que ocupam a área, numa perspectiva de um desenvolvimento urbano sustentável.

Por meio dessa apresentação, pode-se concluir que o Setor Sul é a região com a maior composição de ambientes naturais da cidade e se consolida como núcleo de atividades do ensino fundamental, médio e superior; tecnológica e de lazer, com expressiva diversidade de ocupação e grande potencial de crescimento.

3.2 Condomínios horizontais fechados nos Setor Sul: uma caracterização

A localização dos condomínios horizontais fechados nas áreas periféricas da cidade é compensada pela existência de vias de acesso aos equipamentos existentes na região em que se inserem. Um exemplo disso são aqueles situados no Setor Sul da cidade, Condomínios *Gávea Hill*, Reserva do Vale, *Gávea Paradiso*, *Solares da Gávea*, Vila do Sol, *Villa dos Ipês*, que também comporta três instituições de ensino: UNITRI, UNIMINAS, FPU. Nas proximidades ainda estão algumas escolas particulares de ensino infantil, fundamental e médio; os clubes tradicionais: Praia Clube, Cajubá; bares, padarias, salões de beleza, locais de organização de eventos: *Castelli Hall*, Spa Equilíbrio, entre outros.

Como se comentou na introdução deste estudo, um dos atributos que os loteamentos fechados têm utilizado é o desenho de vilas ou a ausência de cruzamentos, que preservam os moradores do tráfego de veículos. A interligação de vias na expansão do sistema viário é assim substituída pela descontinuidade, através de ruas sem saída destinada somente ao acesso local dos moradores.

Uma peculiaridade que se destaca em Uberlândia, conforme a espacialização dos condomínios horizontais fechados da área de estudo permite observar, é que eles ocupam áreas vizinhas e formam agrupamentos (Mapa 6), que se beneficiam do sistema viário principal e, ao mesmo tempo interrompem a continuidade e/ou articulação de vias.

Os condomínios horizontais fechados estão localizados em áreas lindeiras às avenidas arteriais que integram o sistema viário principal da cidade e permitem o acesso rápido, a exemplo da conexão Avenida dos Vinhedos - Avenida Nicomedes Alves dos Santos - Avenida Rondon Pacheco. São as artérias que interligam as diferentes partes da cidade, tornam-se, pois, importantes para os condomínios que próximo e/ou junto a elas se localizam; e também as vias coletoras que recebem o tráfego das vias locais e o distribui nas vias

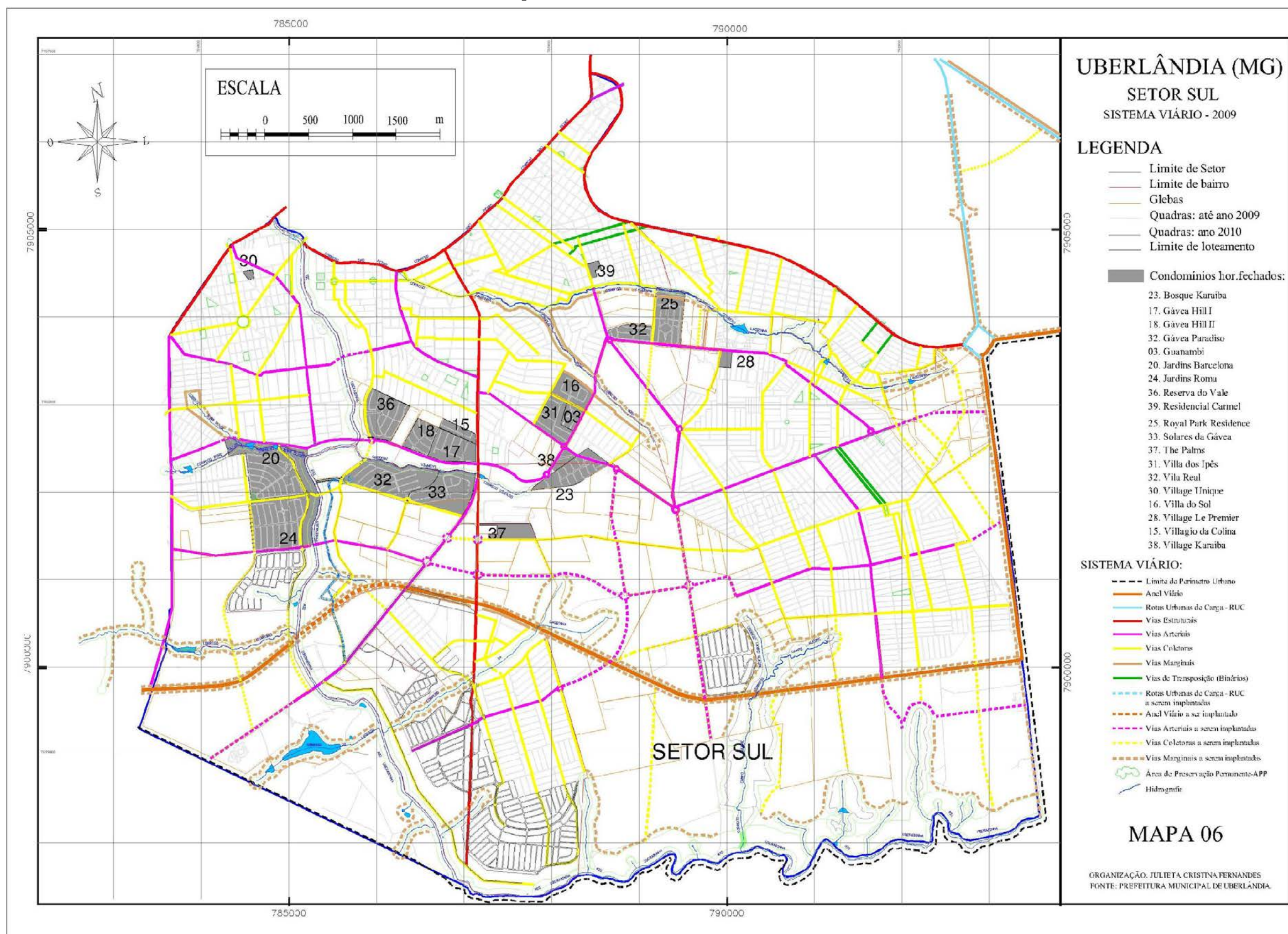
arteriais. Percebe-se que, ao encontrar os agrupamentos formados pelos condomínios, este traçado é interrompido. Este é o caso, por exemplo, dos Condomínios Gávea Hill I e II, Villagio da Colina, que fazem divisa entre si; e também com a UNIMINAS, que por sua vez faz divisa com o Condomínio Reserva do Vale. Também é o caso dos condomínios Gávea Paradiso e Solares da Gávea; Bosque Karaíba e Village Karaíba.

Na área de estudo, os condomínios horizontais fechados tendem a atender moradores com renda familiar diferenciada, uma vez que o que se busca é um atributo comum: a segurança; agregando-se qualidade ao espaço externo e ao padrão das construções.

No setor Sul predomina os condomínios horizontais fechados de alta renda, devido à sua própria localização, e consequente valorização da área e à instalação de vários equipamentos privados no entorno desses empreendimentos como faculdades, comércios especializados, clubes, salões de festas, hipermercados. (Mapa 07).

A classificação econômica dos condomínios horizontais fechados baseou-se nos estudos de Moura (2008) que considera o número de aparatos de lazer e segurança e o valor das unidades quando do lançamento desses empreendimentos. Através das visitas *in loco*, pode-se aferir que essa classificação é coerente com o alto padrão das construções.

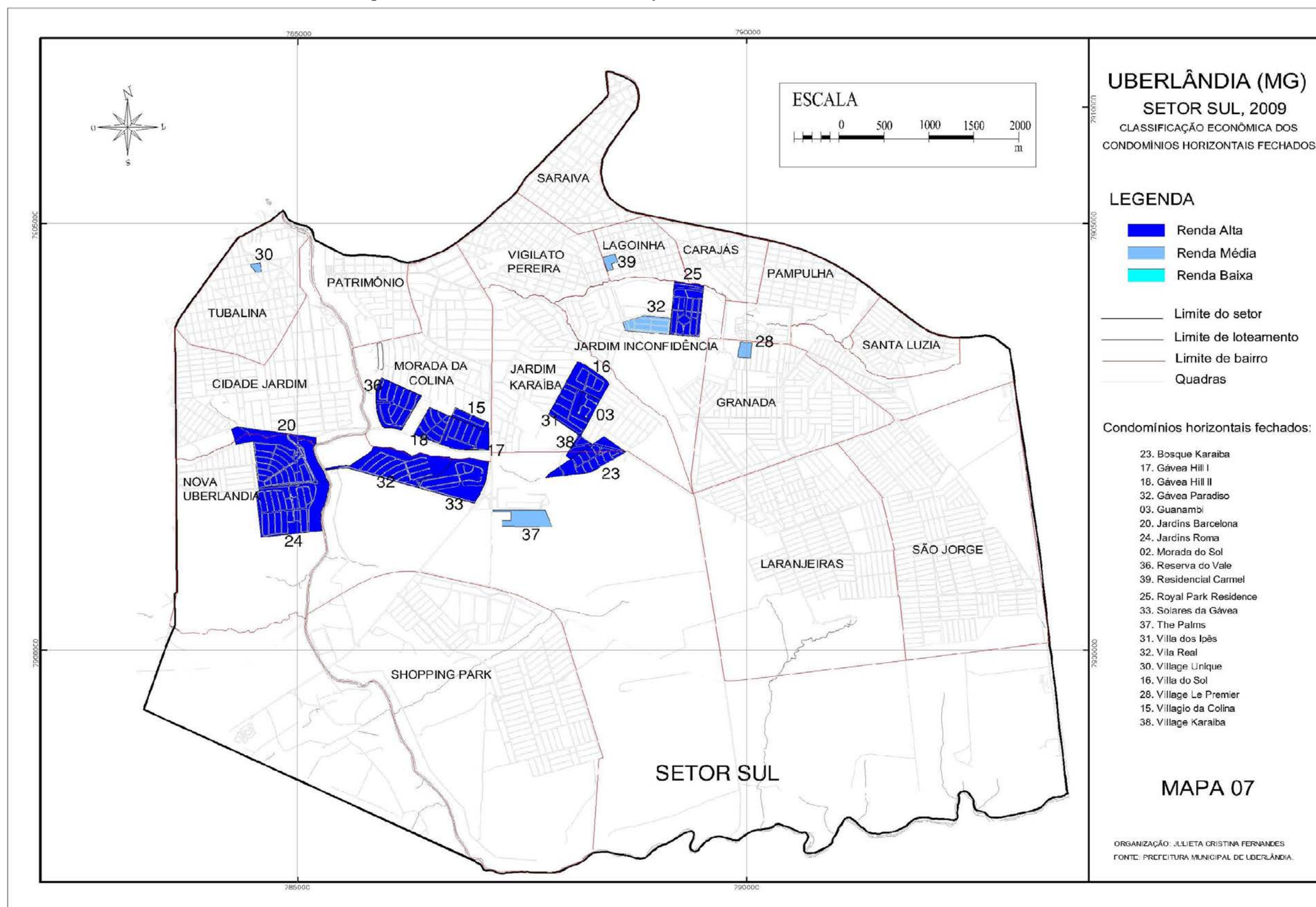
Mapa 6 – Uberlândia - Setor Sul: sistema viário



Fonte: PMU, 2011.

Org. da autora

Mapa 7 – Uberlândia – Setor Sul: classificação econômica dos condomínios horizontais fechados

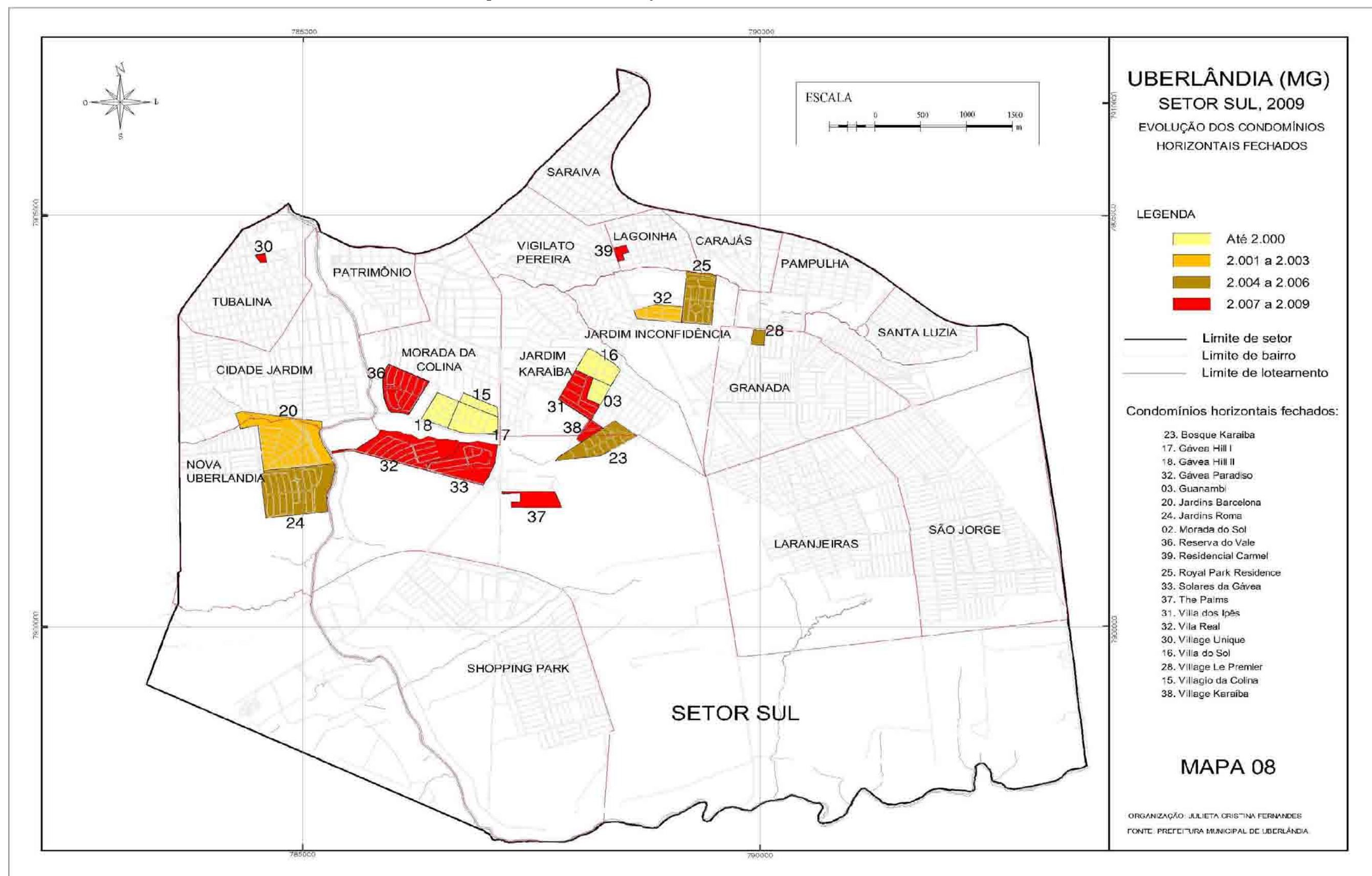


A formação dos condomínios horizontais fechados tornou-se gradativamente mais intensa nos últimos doze anos. Observa-se que desde a ocupação das primeiras unidades, foi permitida a sua vizinhança. (Mapa 8)

Neste processo evidencia-se a ocupação de áreas muito próximas ou vizinhas, gerando o encontro de muros já extensos e o seu prolongamento.

Através do Mapa 9, permite-se uma visualização dos traçados viários, contornos e agrupamentos de suas áreas fechadas. Pode-se vislumbrar a concentração desses empreendimentos e uma comparação visual da proporção de suas dimensões com a dimensão de bairros no entorno.

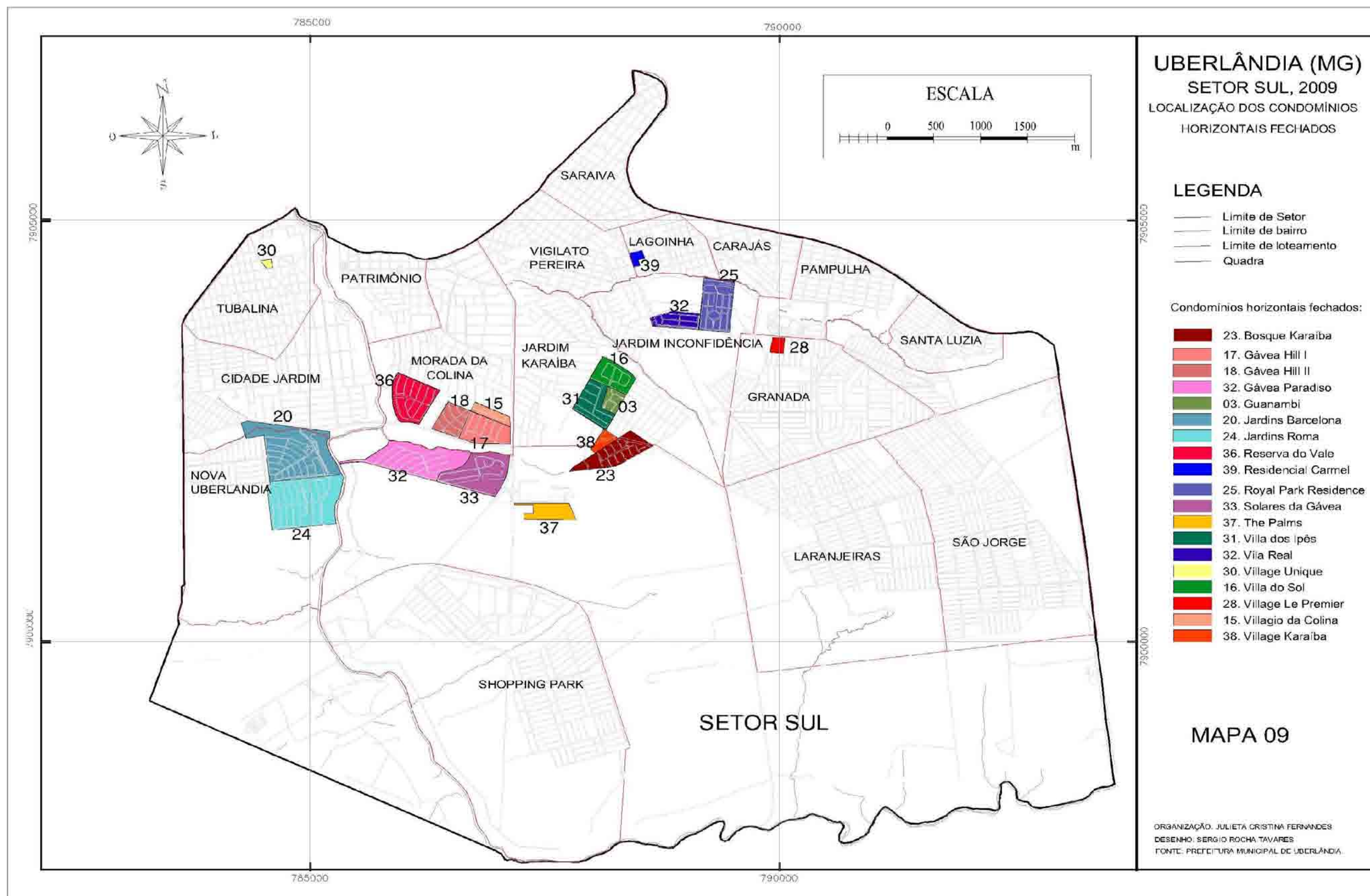
Mapa 8 - Uberlândia: evolução dos condomínios horizontais fechados



Fonte: PMU, 2010.

Org. da autora

Mapa 9 - Uberlândia - Setor Sul: localização dos condomínios horizontais fechados



Visando sintetizar as discussões desse tópico, apresentamos um conjunto de mosaicos de vistas aéreas, que ilustram o expressivo processo de adensamento do Setor Sul da cidade de Uberlândia. Assim sendo, focado no espaço interno dos condomínios horizontais fechados, demonstra-se a sua progressiva ocupação no intervalo entre o ano de seu lançamento e o período atual.

No Mosaico 6, pode-se observar na parte superior, o registro em 2001, do traçado dos condomínios Gávea Hill I e II, no Bairro Morada da Colina” com destaque para muros já construídos aos fundos, pelo Condomínio lindeiro “Village da Colina”, a reserva de área gramada frontal externa para uso comercial e a abertura da Avenida dos Vinhedos.

Pode-se constatar que a localização destes condomínios é beneficiada por um grande eixo arterial representado pela Avenida Nicomedes Alves dos Santos, bem como pela proximidade do Centro Universitário do Triângulo Mineiro – UNITRI.

Na imagem inferior registra-se em 2011, o grande adensamento interno e o início da ocupação da parte externa. Também merece destacar a presença de mais um estabelecimento do ensino superior – Faculdade Pitágoras, na parte superior esquerda, que confronta com o condomínio Gávea Hill II e o início da construção do “*Páteo Shopping*”.

Mosaico 6 - Uberlândia: adensamento dos condomínios Gávea Hill I e II



Fonte: Monteiro, M (2001) e Fernandes, JC. (2011)

No Mosaico 7, pode-se observar três momentos da consolidação do condomínio Royal Park no Bairro Jardim Inconfidência. Na parte superior, que registra o lançamento do empreendimento em 2004, a estratégia recorrente dos agentes do mercado imobiliário, de apresentar esse produto já murado, com Portaria destacada, espaços de convivência em construção / construído e arruamento asfaltado.

Na parte central, constata-se que após três anos, o referido empreendimento já apresentava densificação interna expressiva. Merece destaque a proximidade de equipamentos importantes, tais como: Parque de Exposição Camaru e Sesi Gravatás, nitidamente observáveis, bem como vazios urbanos expressivos e a implantação inicial do condomínio Villa Real com suas vias pavimentadas, muros e portaria.

Na parte inferior observa-se a quase plena ocupação interna do condomínio Royal Park, contrapondo-se com a manutenção dos vazios no entorno, inclusive do condomínio vizinho, que por problemas de regularização da propriedade, não teve sua aprovação e liberação comercial.

Para finalizar este tópico, apresenta-se o Mosaico 8, que ilustra o processo de aglomeração / junção de condomínios horizontais fechados vizinhos em algumas partes do Setor Sul, bem como a importância do sistema viário nesse processo. Na parte inferior, observa-se a abertura de novas vias arteriais que visa atender à necessidade de articulação viária e mobilidade da população destacando-se o prolongamento da Avenida dos Vinhedos até encontrar o cruzamento com Avenida Rafael Marino Neto e prolongamento da Avenida Seme Simão.

Há que se ressaltar, além do adensamento, a continuidade do processo de implantação destes condomínios horizontais fechados, através de lançamentos recentes, aprovados e também em processo de construção e aprovação.

Mosaico 7 - Uberlândia: adensamento do Cond. *Royal Park Residence*



Fonte: Elglobal,(2004), Google (2007) e Fernandes, JC. (2011)

Mosaico 8 - Uberlândia: adensamento dos condomínios Villa dos Ipês, Village Karaíba e Bosque Karaíba



Fonte: Google (2007) e Fernandes, JC. (2011)

Em 2010, foram aprovados os loteamentos fechados: Genova, em área contígua aos Jardins Barcelona e Roma; e o *Splendido*, que reserva uma parte aberta – “parte dos lotes fora dos muros”, no Bairro Laranjeiras, região da antiga Fazenda Campo Alegre. E, ainda outros empreendimentos estão em processo de aprovação, agora sob a necessidade de análise e aprovação do EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança, como o loteamento fechado e aberto, *GSP ARTS*, a intensificar o processo de ocupação destes empreendimentos na porção sudeste, iniciado pelo *Royal Park Residence* no Bairro Jardim Inconfidência; assunto a ser tratado no tópico que se segue.

3.3 – Algumas transformações recentes do Setor Sul

Neste item pretende-se apresentar transformações recentes no Setor Sul e discutir possíveis mudanças nos loteamentos horizontais fechados, a partir da atualização dos instrumentos urbanísticos na cidade.

Com a expansão do desenvolvimento da cidade de Uberlândia, as áreas não parceladas do Setor Sul vêm passando por processo acelerado de urbanização, e além da disponibilidade de áreas, somam-se duas condicionantes importantes: o Setor Sul sofreu alteração no zoneamento do uso e ocupação do solo a partir da aprovação da Lei Complementar nº 525/2011, como também foi estabelecida a obrigatoriedade do EIV através da aprovação da Lei Complementar nº 519 em 16/12/2010.

De acordo com a antiga lei de zoneamento, a região central do Setor Sul era classificada como Zona Residencial 1, que possui usos e índices urbanísticos com restrições que limitavam a ocupação do solo na região. Mesmo à luz da nova lei de zoneamento, a região compreendida pela ZR1, é caracterizada por loteamentos voltados às classes A e B, nas modalidades aberto e fechado, que possuem, muitas vezes, restrições das próprias loteadoras, quanto ao uso do solo voltado para comércio, serviços, indústrias e equipamentos sociais.

Com a LC nº 525/2011, na região central do Setor Sul, foram criadas: a Zona Residencial 3 – ZR3, que vem sendo ocupada com loteamentos abertos e fechados, condomínios urbanísticos, Shopping Center, instituições de Ensino Superior, espaços de lazer e entretenimento, dentre outros; e também uma Zona especial de interesse social - ZEIS, com o objetivo de abrigar os programas habitacionais governamentais, na extremo sul.

Ainda quanto aos instrumentos urbanísticos, há que se destacar que o Estatuto das Cidades - Lei Federal Nº 10.257/01, determina que o poder público municipal adote o EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança para aqueles empreendimentos e atividades geradoras de

impacto urbanístico a serem implantados, a fim de resguardar a qualidade de vida da população nas proximidades, estabelecendo normas em prol do equilíbrio ambiental, do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos.

Em Uberlândia, a obrigatoriedade do EIV foi estabelecida em 16/12/2010 através da aprovação da Lei Complementar nº 519/2010, que regulamenta os instrumentos da política urbana, previstos no Plano Diretor do Município de Uberlândia - Lei Complementar nº 432/2006.

A lei municipal prevê a apresentação do EIV como pré-requisito para concessão de alvarás e como um instrumento para fazer a mediação entre os interesses privados e públicos e o direito à qualidade urbana daqueles que vivem ou transitam em seu entorno. O estudo deve ser elaborado por equipe técnica contratada pelo empreendedor, de forma a permitir a avaliação dos impactos do empreendimento, e principalmente, estabelecer quais medidas implantar e a sua (do empreendedor) responsabilidade na implementação das medidas mitigadoras, potencializadoras e/ou compensatórias dos impactos a serem gerados.

Deve-se ressaltar que de acordo com a legislação municipal, são consideradas atividades econômicas geradoras de impacto urbanístico, aquelas que, quando implantadas, sobrecarregam a infraestrutura urbana, provocam repercussão ambiental significativa e/ou alteração ou modificação substancial na qualidade de vida da população residente na área diretamente afetada – onde se instala o equipamento, como também em áreas vizinhas, de influência direta e/ou indireta.

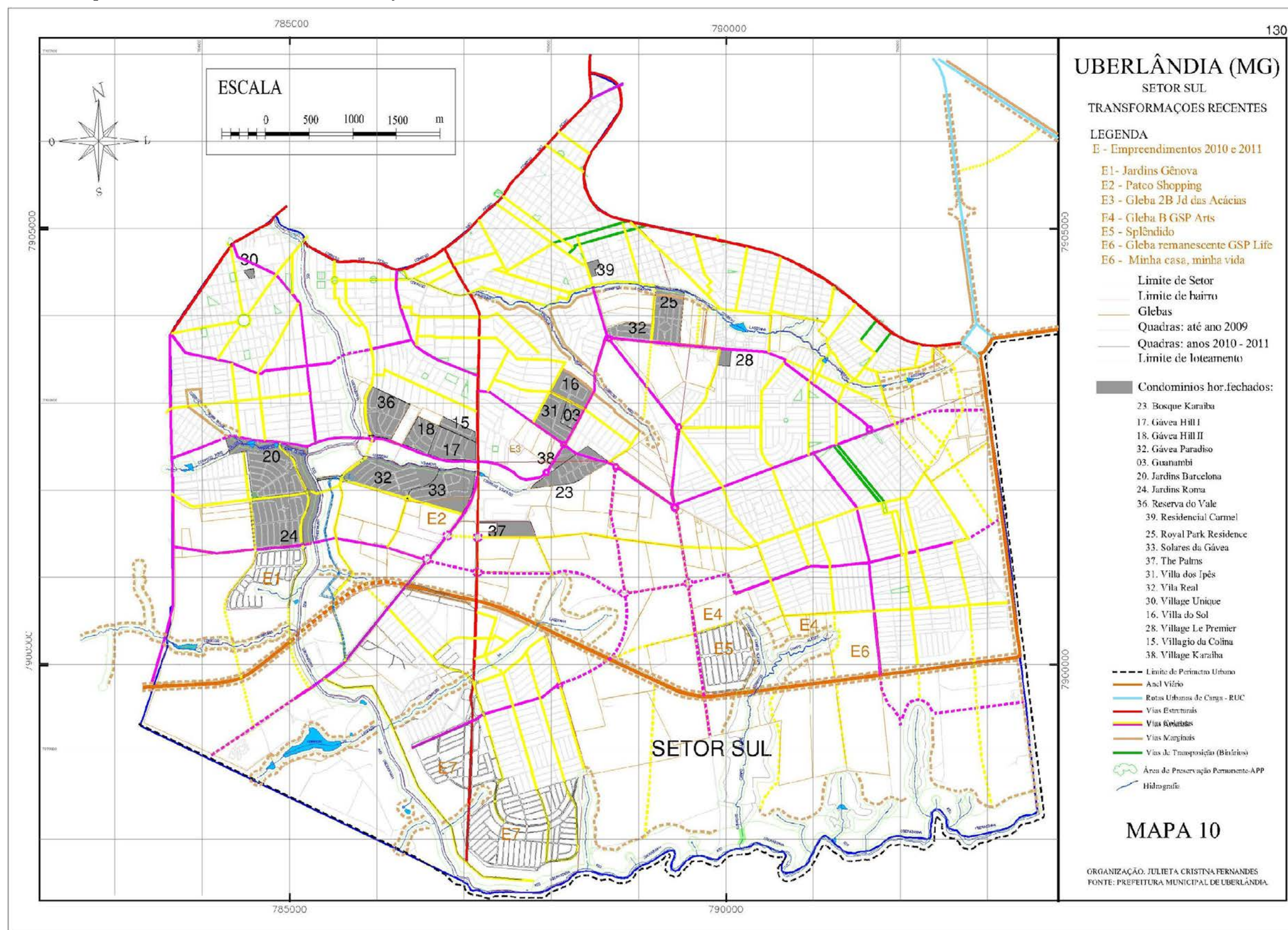
Verifica-se que entre outros empreendimentos de impacto urbanístico, os condomínios horizontais fechados estão relacionados na LC nº 519/2010, respectivamente conforme Art. 18 e Art. 19: a habitação multifamiliar horizontal e vertical a serem implantadas em áreas parceladas superiores a 12.000,00 m²; os condomínios e loteamentos para fins residenciais, como também aqueles para fins empresariais a serem implantados em glebas.

O EIV tem como objetivo central observar os efeitos negativos e positivos dos grandes empreendimentos, conforme parâmetros detalhados nesta lei, ao considerar a qualidade de vida da população residente ou usuária da área de influência. As análises procuram contemplar os impactos gerados sobre o adensamento populacional, a demanda de equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda de transporte; ventilação e iluminação; paisagem urbana, patrimônio natural e cultural. E assim, estabelecer medidas mitigadoras de impactos negativos e potencializadoras dos impactos positivos.

Visando exemplificar na prática a implantação desse novo regulamento – EIV, foram selecionados entre os empreendimentos recentes do Setor Sul: o parcelamento das Glebas B para implantação do loteamento fechado *GSP Arts* Uberlândia no Bairro Laranjeiras e projeto de parcelamento do Jardim das Acácias - Gleba 2B para implantação de um condomínio vertical fechado na parte central do Setor Sul.

Com esses exemplos pretende-se ainda confirmar o expressivo processo de valorização da terra urbana no Setor Sul e o processo de verticalização já iniciado em outras partes, e agora com possibilidade de estar presente na parte mais valorizada e central do referido setor. (Vide mapa 10)

Mapa 10 – Uberlândia - Setor Sul: transformações recentes



Fonte: PMU, 2011.

Org. da autora

O parcelamento da Gleba B apresenta a proposta de Loteamento Convencional e Fechado GSP Arts Uberlândia. Esta gleba tem como confrontantes a Avenida Carlito Cordeiro, a área menos adensada do Bairro Laranjeiras, glebas ainda não parceladas e também o Loteamento Convencional e Fechado *Splendido*. A paisagem urbana existente na região da Gleba B é marcada pela existência de uma nascente, do Córrego Campo Alegre e de uma APP- área de preservação permanente. Trata-se de empreendimento que preenche parte do vazio urbano na região da Fazenda Campo Alegre e Buriti.

Foto 11 - Vista aérea da região da Gleba B



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

O empreendimento é composto de 290 lotes, sendo 251 lotes no Loteamento Fechado e 39 lotes externos. Embora o lote padrão para a Zona Residencial 2 – ZR2 seja fixado como 250,00 m², o Loteamento Convencional e Fechado GSP Arts Uberlândia apresenta a maioria

dos seus lotes na ordem de 420,00 m², possibilitando valorização da região e melhor qualidade de vida aos futuros moradores.

Conforme EIVs apresentados pelo empreendedor na prefeitura de Uberlândia, são dois os empreendimentos da empresa GSP Loteadora Ltda. previstos para a antiga Fazenda Campo Alegre e Buriti: o Loteamento Convencional e Fechado GSP Arts Uberlândia, já qualificado, e também o Loteamento convencional GSP Life Uberlândia Botânico; este com 860 lotes divididos em 20 quadras, sendo a maioria com área de 250 m², e 23 lotes com 1000 m² e testada de 20m, voltados para o Anel Viário Ayrton Senna.

De acordo com as informações documentais referidas, a Área Loteável da Gleba B corresponde a 189.821,89 m² - 95,70% da área total da Gleba B; as áreas públicas, de recreação e do sistema viário, doadas na própria Gleba B, foram localizadas interna e externamente ao Loteamento. A parte aberta do Loteamento Convencional e Fechado GSP Arts Uberlândia, equivalente a 29.064,96 m², sendo composta por 39 lotes, 2 áreas de Recreação Pública, além da área destinada ao Sistema Viário.

Existe na Gleba B, uma área de valor ambiental e paisagístico natural, composto por parte de uma APP- Área de Preservação Permanente com 8.521,27 m². Esta APP e os 10% de área institucional foram localizadas externamente; sendo assim, atende e valoriza o empreendimento GSP Uberlândia como um todo.

O estudo de impacto referido justifica que no intuito de evitar a implantação de vias margeadas por muros de ambos os lados, o projeto apresenta os 39 lotes externos com frente para a Avenida Transição, classificada como coletora de acordo com anexo I da Lei 10.689/2010 Uberlândia - evitando que a Avenida Transição seja margeada por muros de ambos os lados, pois ao lado direito já estavam previstos os muros para implantação do Loteamento Convencional e Fechado *Splêndido*.

O parcelamento da Gleba B respeita as condições urbanísticas estabelecidas para área, conforme estabelece a Lei Complementar 245/2000 – Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Uberlândia vigente a época de suas diretrizes e elaboração do projeto do empreendimento. Ou seja, não vigorava ainda a LC nº 519/2010, mas sim a mesma legislação que norteou os loteamentos fechados no recorte temporal de 1998 a 2009, objeto deste estudo.

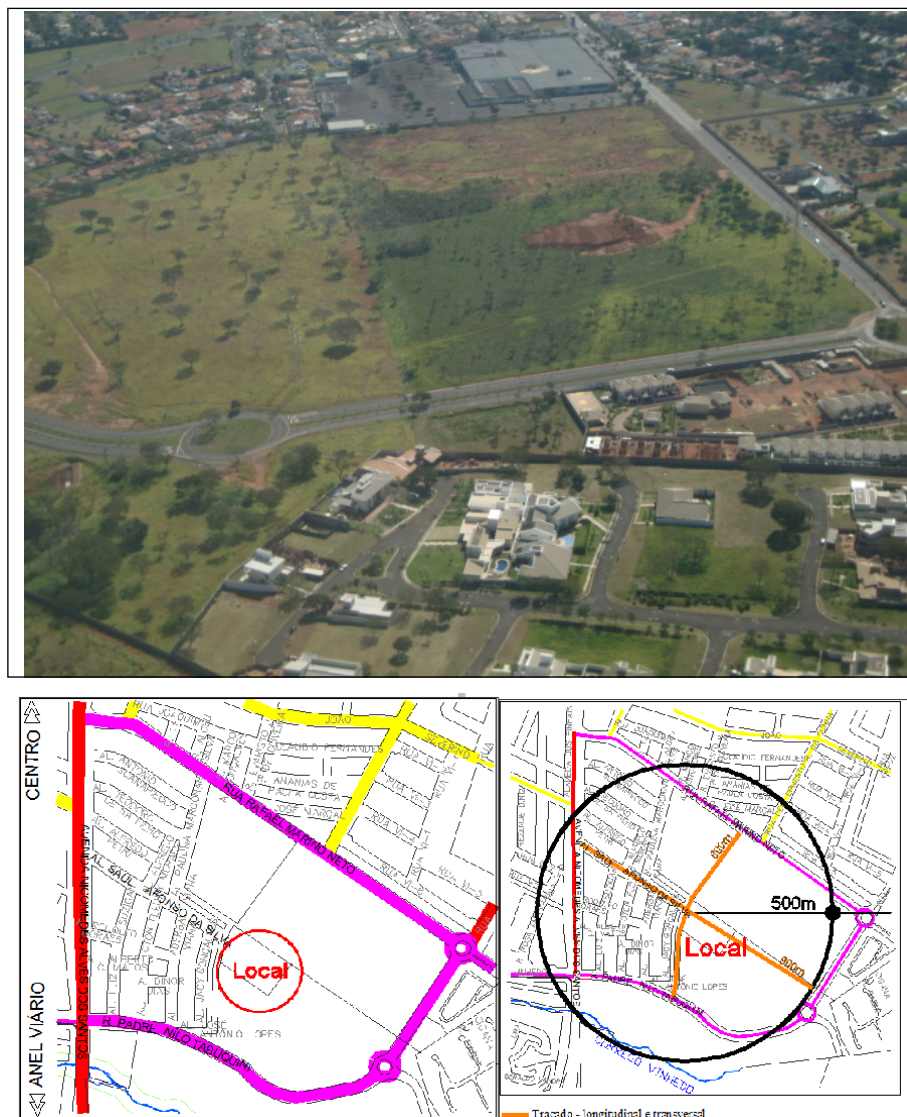
O Loteamento Fechado GSP Arts Uberlândia destina-se ao uso residencial unifamiliar; possui perímetro menor que 2.800,00 m e área menor que 490.000,00 m².

A implantação das vias públicas internas ao Loteamento Fechado será concordante com as vias públicas externas, pois, caso o Loteamento Fechado GSP Arts Uberlândia seja descaracterizado, as vias públicas existentes poderão ser integradas à malha viária existente. Na fase de aprovação deste Loteamento Convencional e Fechado a Associação dos os Moradores do Loteamento Fechado irá requer ao Município de Uberlândia a concessão dos usos das vias públicas e áreas de recreação internas ao Loteamento Fechado, devendo estas áreas serem de uso exclusivo dos moradores, e estes serão responsáveis pela sua manutenção e pela não alteração do uso a que se destinam.

Foram identificadas como áreas de influência: direta: um raio de 500m, atingindo parte do Bairro bairros Laranjeiras e São Jorge; e, indireta um raio de 2 km, atingindo maior parcela dos bairros Laranjeiras, São Jorge e Granada, como também a região do loteamento convencional e fechado *Splendido (gleba 5b1)*, e do loteamento convencional GSP *Life* Uberlândia Botânico. Entre os impactos previstos, cita-se o aumento do volume de tráfego e da demanda aos serviços e comércio situados na região. Assim, entre outras medidas mitigadoras, o empreendedor propõe construir os prolongamentos viários do entorno, como a interligação da Avenida Carlito Cordeiro com Avenida Semi Simão, além dos limites da Gleba referida.

Em parte diferente do objeto de estudo, mas ainda no enfoque do impacto dos condomínios fechados, neste caso representando também a possibilidade de verticalização na parte mais valorizada do Setor Sul, apresenta-se aqui, breve abordagem do EIV para parcelamento da Gleba 2B, no Jardim das Acácias, Bairro Jardim Karaíba (Mosaico 9).

Mosaico 9 – Uberlândia: localização da Gleba 2B



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

O Empreendimento previsto nesta gleba é um condomínio vertical fechado, com quatro torres de apartamentos, de dez pavimentos e 44 unidades residenciais cada, somando, 176 unidades residenciais. O projeto arquitetônico contempla 412 garagens cobertas.

A Gleba 2B com 20.000m² insere-se numa porção de terras brutas, macroparcela, delimitada pelas Avenidas Nicomedes Alves dos Santos, Rafael Marino Neto, dos Vinhedos e Rua Aruã. Confronta, a oeste, com as quadras H5 e H13 do Loteamento Jardim das Acácias e antigo Ubershopping; a norte com a gleba não parcelada e a leste e sul com a empresa EMPART, que também está em processo de parcelamento do solo, para fins habitacionais e comerciais.

Atualmente, o entorno é caracterizado pelo loteamento Jardim das Acácias, que ao ser parcelado, sofreu também restrições urbanísticas da empresa loteadora, que proíbe usos que não seja o residencial e, assim, possui somente residências unifamiliares, de médio e médio/alto padrão construtivo; e pelo antigo *Ubershopping*, que implantado em uma gleba não parcelada, e confrontante com a Avenida Rafael Marino Neto, foi o primeiro *Shopping Center* a ser construído na cidade. Sua atividade foi extinta e o Centro Universitário do Triângulo ocupou por vários anos parte do imóvel. Após a conclusão do Campus da UNITRI, o espaço ficou ocioso e atualmente abriga a Faculdade Politécnica de Uberlândia, o supermercado *D'Ville* e outros comércios e serviços de médio/pequeno porte, que contribuem sobremaneira para as necessidades básicas da população da região. Existe, também um posto de combustível, loja de conveniência com padaria e farmácia no bairro, que supre as necessidades da região.

As análises apresentadas no EIV consideram que a paisagem urbana da região, caracterizada por edificações horizontais, será impactada com a implantação das quatro torres; e que este contraste, a princípio, será marcante, por se tratar do primeiro empreendimento vertical no Bairro, mas que, com a possibilidade de construção de novas torres, o empreendimento será integrado na futura paisagem do Setor Sul. E que ainda, deve-se mencionar a questão da falta de privacidade e alteração do desenho estrutural do bairro, que

serão geradas pelo empreendimento aos moradores do entorno, que terão suas casas invadidas pelas torres, tão próximas de suas residências.

A verticalização das edificações possibilita a multiplicação da área do lote proporcionalmente ao número de andares, o que representa o adensamento imediato da área, reflete no conforto ambiental e na circulação de veículos. Intensifica a especulação imobiliária da área, e conseqüentemente trará alguns transtornos para os habitantes, já moradores e adaptados ao ritmo tranquilo do bairro. Há que se considerar que para população de classe alta e média alta é maior a taxa de automóveis por habitante, e, portanto, também maior circulação de veículos nas vias públicas do bairro.

As análises apresentadas no EIV concluem que a implantação do empreendimento trará alterações cotidianas aos moradores do entorno, poderá gerar conflitos relacionados às mudanças no volume de tráfego e ruídos, alterar a tranquilidade e sossego a que o bairro está habituado, e assim, transtornos aos habitantes do entorno, durante a fase de implantação e a gradativa aceitação pela obra. Quanto ao transporte coletivo, o serviço já atende a região e poderá absorver a futura demanda de trabalhadores e prestadores de serviços aos futuros moradores e implantação do empreendimento.

No Quadro 10 são apresentados os impactos negativos e positivos previstos com a implantação do empreendimento na Gleba 2B, como também, as medidas compensatórias/mitigadoras e ou potencializadoras necessárias, sintetizadas no EIV deste empreendimento. Observa-se que é admitido o impacto urbanístico a ser gerado por tratar-se de condomínio fechado, sendo proposta a interligação da Avenida Rafael Marino Neto com Alameda Saul Afonso Silva como medida mitigadora do mesmo.

Quadro 10 – Síntese de impactos do prognóstico da Gleba 2B

Impactos Urbanísticos	Categoria	Medidas Potencializadoras/Mitigadoras
Implantação de empreendimentos de médio/alto padrão construtivo, que irá valorizar a região e a cidade	Positivo	
O aumento no adensamento contribui para a diminuição dos gastos energéticos com deslocamentos pessoais	positivo	
A concentração de tráfego de veículos na Alameda Saul Afonso Silva	negativo	
Interferências na insolação nas edificações adjacentes: sombreamento dos lotes 03, 04 e 05 da quadra H13 – Loteamento Jardim das Acácias	negativo	Apresentar alternativas no projeto de implantação que minimizem este impacto
Perda de privacidade nas edificações adjacentes.	negativo	
Geração de demanda para usufruir do comércio e serviços - contribuir para a implantação de novas atividades e para a revitalização do <i>Ubershopping</i> .	Positivo	
Parcelamento de parte do Setor Sul, diminuindo os vazios urbanos e fazendo com que a gleba cumpra sua função social	Positivo	
Barreiras Urbanísticas: apesar de serem considerados de pequeno porte, formarão barreiras na vizinhança, por se tratar de condomínio fechado	Negativo	Mitigadora: interligação viária da Avenida Rafael Marino Neto com a Alameda Saul Afonso Silva
Equilíbrio entre as áreas adensadas e espaços livres	Positivo	elaborar e executar projeto de desenho urbano e paisagismo da área recreação pública, que será doada ao Município, lindeira aos empreendimentos.
Impactos na Mobilidade Urbana		
Localização de fácil acesso/ deslocamento na malha urbana, tendo em vista o generoso sistema viário implantado, contemplando avenidas de interligação do empreendimento com os demais setores da cidade.	Positivo	
Fluxo de veículos nas Alamedas Saul Afonso da Silva, Jacy Gonçalves e Aderbal Viana.	Negativo	
Impactos na Infraestrutura		
Impermeabilização de grande parte da área.	Negativo - Temporário	Elaborar projeto de sistema de drenagem pluvial para encaminhar de forma segura ao corpo receptor do Córrego Vinhedo toda a vazão pluvial gerada pela impermeabilização.
A área interna ficará isolada do escoamento pluvial superficial da área de contribuição à montante, o que irá acarretar a concentração do deflúvio junto ao muro.	Negativo	Elaborar estudo específico e projeto para encaminhar esta vazão ao sistema de drenagem pluvial que será projetado para o empreendimento.
Encaminhamento da vazão pluvial da área pelas vias do loteamento Jardim das Acácias.	Negativo - Temporário	Paralisação do tráfego de veículos nestas ruas, geração de ruídos acima do normal pelo maquinário e poeira pelo movimento de terra.
Conclusão do sistema de drenagem pluvial interno e externo aos empreendimentos.		A região a jusante será beneficiada pela captação do deflúvio que escoava atualmente nos bordos das vias, pois a região carece de redes de drenagem pluvial.
Impactos Sociais		
O empreendimento não gera demanda para utilização de equipamentos públicos de educação e saúde.	.Positivo	
Impactos Econômicos		
Geração de emprego na construção civil.	Positivo	
Valorização imobiliária da região.	Positivo	Fonte: PMU, 2011.

A Avenida Nicomedes Alves dos Santos, por ser a principal via de acesso ao empreendimento, sofrerá impacto indireto com a implantação do loteamento, uma vez que o fluxo de veículos para acessar o empreendimento aumentará. Esta avenida passa por um processo de transformação, no qual os lotes vagos vêm sendo ocupados com usos comerciais e de serviços, tais como: clínicas médicas, galerias comerciais em formato de mini-shoppings, escritórios de advocacia, dentre outros; grandes equipamentos urbanos como a estação do DMAE, o Centro Universitário do Triângulo – UNITRI, a ICASU e, em construção, o *Pateo Shopping*.

Esta avenida está configurada para ser tornar o corredor estrutural sul, e como parte da infraestrutura necessária ao transporte coletivo, existe projeto para um viaduto no seu cruzamento com a Avenida Rondon Pacheco; e portanto, melhoria de sua interligação com a área central da cidade e para o fluxo de veículos na via. Está prevista, também, a implantação de estação de transporte coletivo, nas proximidades da UNITRI.

A Avenida Rafael Marino Neto, por ser opção de acesso ao empreendimento, também sofrerá impacto indireto com a implantação do loteamento. Esta via é caracterizada pela ocupação do antigo *Ubershopping* e pelos fundos de alguns lotes do Loteamento Jardim Karaíba. A avenida, que se interliga à Avenida Seme Simão, é importante via que atende a demanda por transporte coletivo na região e desempenha papel fundamental na interligação dos bairros situados na porção leste do Setor Sul, tais como Laranjeiras e São Jorge.

A área delimitada no EIV como abrangência indireta possui raio de 4.000m e engloba esta porção leste, pois considerada a oferta dos equipamentos públicos das diversas políticas sociais existentes nos bairros Laranjeiras e São Jorge. Mas, salienta que o poder aquisitivo dos futuros moradores do empreendimento determina que estes, dificilmente serão usuários dos serviços públicos disponíveis, inclusive por terem diversas opções em atendimentos particulares nas proximidades do imóvel; e ainda que as distâncias definidas como influência

indireta, não representam impedimento para os possíveis empreendedores que queiram utilizar as políticas sociais existentes, porque em sua grande maioria são usuários de veículos particulares, não sendo, portanto, as distâncias consideradas como impedimento para utilização das mesmas.

Outro empreendimento que está sendo construído no setor sul, e aprovado antes da LC 532/2010, é o novo *Shopping*, denominado *Pateo Shopping* (Vide foto 12), na região de confluência da Avenida Lidormira Alves do Nascimento com Avenida Paulo Gracindo, com previsão de impactos significativos na estrutura urbana e na mobilidade, tendo em vista o grande número de trabalhadores e possíveis usuários.

Foto 12 – Uberlândia: vista aérea do Setor Sul com destaque para o *Pateo Shopping*



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

No entorno da área do novo shopping, já se observa a construção de outros condomínios com grande número de unidades habitacionais de pequenas dimensões para grupos de média renda (Foto 13).

Foto 13 - Uberlândia: vista do Condomínio *The Palms House*



Autor: Fernandes, J.C. 2009.

Na parte do extremo sul, verifica-se a consolidação de um segmento espacial representado pelo Shopping Park, no extremo sul, e a construção de um grande empreendimento como parte do programa Minha Casa, Minha Vida, com mil unidades residenciais. (vide foto 14).

Foto 14 - Uberlândia: vista aérea do Programa Minha Casa, Minha Vida no B. *Shopping Park*



Autor: Fernandes, J.C. (2011)

Como visto nos itens anteriores deste capítulo, com a expansão e a ocupação do Setor Sul, as áreas não parceladas sofrem processo acelerado de urbanização, por meio de loteamentos abertos e fechados, condomínios fechados horizontais e verticais, bem como programa de habitação popular, com verbas da esfera federal.

Ainda uma abordagem deve ser feita, pois em termos da sobrecarga da infraestrutura viária, estes empreendimentos podem ser classificados como **Polos Geradores de Tráfego**, tendo como parâmetro o número de lotes do empreendimento, considerado de impacto, a partir de 150 unidades. Esta é uma reflexão importante tendo em vista que, pela sua natureza, os condomínios horizontais fechados geram além da ocupação de extensas áreas, elevados fluxos de passagem nas regiões do entorno.

Conforme destaca Franco (2001, p. 31 e 35) os pólos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem número elevado de viagens, causam reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicam a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança dos veículos.

A implantação e operação de polos geradores de tráfego requerem uma abordagem sistêmica de análise e tratamento que leve em conta simultaneamente seus efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos e o aumento da demanda de estacionamentos em sua área de influência.

Os impactos sobre a circulação ocorrem quando o volume de tráfego nas vias adjacentes e de acesso ao pólo gerador de tráfego se eleva de modo significativo, devido ao acréscimo de viagens gerado pelo empreendimento, reduz os níveis de serviços e de segurança viária na área de influencia. Tal situação produz muitos efeitos indesejáveis, tais como: - congestionamentos que provocam aumento do tempo de deslocamento; - elevação do custo operacional dos veículos utilizados; - degradação das condições ambientais na área de influência do PGT; - comprometimento da qualidade de vida da população; - conflito entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e, dificuldade de acesso às áreas internas de circulação e estacionamento.

Com relação ao aumento da demanda de estacionamento, os efeitos serão indesejáveis se o projeto do PGT deixar de prever um número suficiente de vagas de estacionamento em seu interior; refletindo sobre o uso da via pública e, conseqüentemente, sobre a capacidade da via, visto que os veículos passam a ocupar espaços até então destinados à circulação, reduzindo a fluidez de tráfego. Toda essa situação é agravada quando as áreas de carga e descarga e de embarque e desembarque não são previstas no projeto ou são

subdimensionadas, acarretando, mais uma vez, a utilização de espaços nas vias de acesso para tais atividades.

Os polos geradores de tráfego são também classificados a partir do porte do empreendimento: as dimensões das áreas construídas, o número de unidades residenciais, comerciais ou área locável, entre outros; são esses parâmetros para estimativa do número de viagens geradas e, portanto, de veículos e pessoas em circulação.

Pode-se exemplificar o porte dos PGT no Setor Sul a partir da UNITRI, que atrai diariamente cerca de dez mil alunos e servidores, e o novo shopping Center que deverá contratar aproximadamente cinco mil funcionários diretos e indiretos, e do programa habitacional com mil casas.

Cabe ainda ressaltar que pelos parâmetros dos PGT por número de unidades residenciais, 9 dos 20 condomínios do Setor Sul, têm o número de lotes residenciais acima do referencial técnico de 150 unidades, enquadrando-se nesta classificação. E, outros três condomínios que estão próximos desse limite, com 110, 117 e 127 unidades.

Ao levar em consideração o perfil socioeconômico de moradores e a natureza dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, vislumbra-se a adoção do transporte individual motorizado e também possíveis entraves na integração dos sistemas de transporte público atendendo às necessidades dos diferentes grupos que residem na área, bem como aqueles que a acessam para o desenvolvimento de alguma atividade, e, por conseguinte, uma “contramão” da mobilidade urbana sustentável e inclusiva.

De outra forma, podem ser destacados os impactos positivos de indução da ocupação de vazios urbanos e a criação de infraestruturas. Assim, torna-se relevante ir além de medidas para mitigar impactos negativos quando da elaboração e aprovação dos estudos e diretrizes estabelecidos pelos instrumentos urbanísticos; outrossim, devem ser observados como

oportunidade para a viabilização de medidas potencializadoras de impactos positivos e/ou medidas compensatórias pela própria natureza de tratar-se de empreendimentos de impacto.

Nesse sentido, o EIV pode tornar-se um instrumento importante para que a gestão municipal possa minimizar e intermediar as interferências ocasionadas quando da modificação, da implantação ou ocupação de condomínios horizontais fechados em um determinado espaço, cujas interferências refletem diretamente na qualidade de vida e na dinâmica urbana do seu entorno.

CAPÍTULO 4

OS MUROS E A MOBILIDADE URBANA: considerações a partir dos condomínios horizontais fechados no Setor Sul de Uberlândia

A estrutura territorial do espaço urbano constitui um elemento fortemente condicionador das políticas de mobilidade urbana. Essa estrutura é essencialmente definida através de variáveis como a dimensão, a morfologia/desenho, a disposição e função das redes principais de infraestruturas de transporte, de circulação viária para os diferentes modos, ou seja, motorizados e não motorizados, bem como a localização das atividades econômicas e sociais. Tais aspectos condicionam de modo determinante o modelo de organização do espaço urbano e, em particular, os respectivos padrões de mobilidade.

Nesta questão, conforme apresentado no capítulo 1, reafirmamos as preocupações de BOSC (2009) sobre a necessidade de se refletir sobre as implicações deste processo na forma da cidade e, por conseguinte, suas consequências para a mobilidade urbana.

Assim sendo, procurar-se-á tratar neste capítulo do papel exercido pela estrutura territorial engendrada pelos condomínios horizontais fechados no Setor Sul, com ênfase na presença dos muros, que acabam por influenciar diretamente nas opções por modos de deslocamento.

Deve-se considerar que o sistema viário é composto por vias de diferentes funções: arteriais, coletoras e locais, cuja seção transversal é dividida entre leito carroçável e calçadas e ainda os canteiros nas vias principais. Nos itens a seguir analisar-se-á como é tratada a destinação das áreas reservadas aos pedestres, tanto no espaços internos e externos dos condomínios fechados.

4.1 – As calçadas e os pedestres nos condomínios horizontais fechados

Através de levantamentos e análises de dados junto à PMU, bem como dos trabalhos de campo realizados nos condomínios fechados do Setor Sul, com registros fotográficos e a elaboração de croquis, procurou-se tratar inicialmente das calçadas que compõem o perfil viário interno e externo dos condomínios.

Do total de vinte condomínios visitados, procuramos selecionar os registros fotográficos mais significativos, sobre o perfil do sistema viário (calçadas). Assim sendo no Mosaico 10 observa-se o Condomínio Guanambi, nele se destaca os muros altos, em alvenaria, com câmara de segurança, sem pontos de transparência entre o dentro/fora. As calçadas externas são niveladas, contínuas; e na parte frontal, junto à portaria, possui piso diferenciado; é dada preferência ao pedestre, pois ela não é rebaixada para a passagem dos veículos. No entanto, na parte interna, a área destinada às calçadas é coberta por grama. Justifica-se essa opção de cobertura dos espaços de circulação do pedestre por evitar pavimentos impermeáveis.

Neste condomínio os aspectos da sustentabilidade ambiental são valorizados, preserva-se vegetação do cerrado, acrescenta-se o plantio de árvores frutíferas e maior área ajardinada.

Merece destacar o histórico de formação desse condomínio de pequeno porte (30 unidades), cujos moradores já mantinham anteriormente laços de amizade, com forte nível de sociabilidade entre vizinhos, o que influencia positivamente o deslocamento das pessoas no seu espaço interno.

Mosaico 10 – Uberlândia: calçadas externas do Condomínio Guanambi

Autor: FERNANDES, J. C. 2009

O segundo caso observado é o Condomínio Villa do Sol, sendo um caso diferenciado de loteamento fechado com parte aberta em sua divisa frontal e lateral direita, e vizinho do Condomínio Villa dos Ipês, conforme pode ser visto no Mosaico 11. Nestas divisas os muros do condomínio não são altos, ficam escondidos pelas residências construídas na parte aberta do loteamento. Junto à portaria, existem pontos de transparência entre as partes interna e externa do condomínio.

Essa conformação é favorável ao deslocamento do pedestre, uma vez que as portas e janelas das casas são os olhos da rua, permitindo maior visibilidade e sensação de segurança dos moradores e daqueles que transitam pela via.

Mosaico 11– Uberlândia: vista frontal do Condomínio Villa do Sol



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Com relação às suas calçadas internas e externas, são niveladas e contínuas, adotando-se uma faixa livre para circulação do pedestre, revestida em cimento e basalto: pedra macaquinho entre faixas gramadas (Vide Mosaico 12). Sob o aspecto do deslocamento a adoção de faixa livre e nivelada é de suma importância para evitar quedas dos pedestres. Reitera-se que o cimentado é mais indicado que a pedra macaquinho não é um revestimento ideal, por apresentar pontos de irregularidades para tropeções e trepidação para carrinhos de

bebes e cadeiras de rodas. As faixas gramadas são importantes, porque nelas são instalados, de um lado - que é a faixa de serviço- os mobiliários, jardineiras, posteamentos e sinalizações; e de outro, os jardins.

Mosaico 12– Uberlândia: calçadas externas e internas do Condomínio Villa do Sol



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Observam-se, no entanto, situações de descontinuidade dos caminhos para o pedestre, na parte externa/ frontal onde ela é interrompida para a passagem dos veículos, diferente do que foi constatado no Condomínio Guanambi e apresentado no Mosaico 10. Esse é um aspecto relevante que merece ser incorporado de uma forma mais atenta pelos agentes empreendedores e pelo poder público, quando da aprovação dos projetos e liberação de habite-se.

No Mosaico 13, observa-se o Condomínio Villa dos Ipês. A área é cortada por rede de transmissão da concessionária de energia, Centrais Elétricas e Minas Gerais - CEMIG, e a área *non edificandi* é utilizada para ajardinamento. As calçadas são niveladas, contínuas, com rampas de acesso; e na parte frontal, junto à portaria, possui piso diferenciado; é dada preferência ao pedestre. Na parte mais externa, no alinhamento predial, ela é rebaixada para a passagem dos veículos.

Mosaico 13 – Uberlândia: calçadas do Condomínio Villa dos Ipês



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

No Mosaico 14, ainda o Condomínio Villa dos Ipês, que apresenta muros laterais e aos fundos; eles são altos, em alvenaria, menos ajardinados. Os percursos se tornam extensos e monótonos para os pedestres. As calçadas são contínuas, niveladas. Os muros do Condomínio

Villa dos Ipês dão continuidade aos muros do condomínio Guanambi, formam na rotatória uma paisagem de paredes cegas, sem janelas, sem olhos entre o dentro e fora.

Mosaico 14 – Uberlândia: calçadas externas do Condomínio Villa dos Ipês



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

No Mosaico 15 observa-se o Condomínio Jardins Barcelona, As calçadas externas frontais são contínuas, niveladas e executadas em cimento junto ao meio fio. Destaca-se o tratamento de acessibilidade na parte comercial externa deste condomínio. No entanto, em uma de suas laterais, com 700 metros de extensão, o espaço para calçada é apenas gramado.

Mosaico 15– Uberlândia: calçadas externas do Condomínio Jardins Barcelona



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Na lateral esquerda do Condomínio Jardins Barcelona, junto a parte da APP do Córrego Bons Olhos, o espaço possui separação da faixa de serviço gramada e de circulação, em cimento rústico, o qual é utilizado pelos pedestres principalmente para caminhadas ao fim da tarde, aproveitam-se para a contemplação de área pública que o condomínio cuida e se apropria, conforme pode ser visto no Mosaico 16.

Mosaico 16 - Uberlândia: calçada externa lindeira a APP no Jardins Barcelona



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Com relação às calçadas internas, verifica-se neste condomínio, lançado em 2007, o processo comum de construção das calçadas na medida em que os lotes são ocupados. Constatou-se uma diversidade de materiais utilizados na composição das calçadas e um bom

tratamento de acessibilidade e travessias. No entanto, verifica-se a falta da separação de faixa de serviço e a pequena largura das calçadas através do conflito entre o uso do pedestre e instalação de postes, caixas de serviços de concessionários dos serviços de água, esgoto eletricidade e telefonia.

Mosaico 17– Uberlândia: calçadas internas do Condomínio Jardins Barcelona



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

De forma geral, observa-se que as calçadas nas áreas externas e internas dos condomínios horizontais fechados são contínuas e niveladas. Destacam-se diferentes materiais, predomina o cimentado, que, a despeito de ser mais simples é o mais adequado à questão da acessibilidade, por não ser escorregadio ou trepidante. No entanto, nem sempre existem calçadas nas divisas laterais e de fundos; as áreas são apenas gramadas.

Há uma prática recorrente adotada na grande maioria dos condomínios fechados visitados, que é a utilização de cones e redutores de velocidade nas vias, evidenciando-se a falta que a calçada faz no dia-a-dia como espaço de uso coletivo e segurança. Assim, ressalta-se a importância da execução das calçadas já na entrega dos loteamentos. Para finalizar essa discussão, apresentamos algumas imagens de diversos condomínios estudados nos Mosaicos 18 e 19, no intuito de visualizar boas práticas e problemas que envolvem a circulação de pedestres nesses espaços.

Mosaico 18– Uberlândia: calçadas internas dos condomínios Gávea Hill I e II



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Mosaico 19– Uberlândia: calçadas externas/ gramados dos condomínios Gávea Hill I e II



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

4.2 - A Visão dos técnicos/ profissionais sobre os deslocamentos dos pedestres nos condomínios horizontais fechados

Reconquistar o sistema viário – ruas, calçadas e passeios – para o uso e deslocamento seguro e confortável dos pedestres implica dar atenção redobrada às áreas de circulação de pessoas - calçadas, passeios e travessias - e que esses espaços sejam considerados bens públicos, com ações de proteção efetiva ao pedestre. ANTP (2003, p.22). Para os analistas dos projetos dos empreendimentos, objeto deste estudo, a solução pode ser traduzida em termos da priorização do “interesse público frente às questões relacionadas ao sistema viário. É importante reconhecer que este é um patrimônio do Poder Público e deve ser entregue ao mesmo, com todas as soluções possíveis garantidas com a boa circulação dos pedestres, que dele vai usar”.

Assim, “o Poder Público deve dar exemplo na manutenção das calçadas frente as suas áreas que muitas vezes, demonstram descaso com a população. Fazer varrição e capina e manter as calçadas acessíveis deveria ser uma prática contínua, e isso não ocorre”. E, destacam que os instrumentos de regulamentação são seguidos. Mas, devem mesmo “ser revistos periodicamente, atender a necessidade do desenvolvimento e qualidade de vida proporcionada pela cidade”.

As experiências bem sucedidas indicam que a implantação e a manutenção das calçadas devem ser assumidas pelo poder público nas vias de grande movimentação de pedestres, em áreas centrais e centros de bairros, nas travessias em áreas centrais e nos acessos a estabelecimentos públicos e áreas de lazer. Tais áreas devem receber tratamento com sinalização de orientação, iluminação, manutenção permanente nas travessias, nos sistemas semafóricos que permitam a prioridade ao pedestre; mecanismos de fiscalização que reduzam a velocidade dos veículos. No sistema viário restante, devem ser promovidas parcerias com a iniciativa privada de modo que as calçadas possam ser construídas pelos moradores, a partir de orientação técnica fornecida pelo poder público.

Nesse aspecto, na área de estudo, no lado externo dos condomínios horizontais/ loteamentos fechados, predominam as calçadas adequadamente executadas: niveladas, com separação da faixa de serviço e acessibilidade. As opiniões traduzem percepções bastante variadas quanto à tipologia e modo construtivo das calçadas externas. Na verdade, não existe uma vivência do caminhar no entorno de todos estes empreendimentos pelos entrevistados.

Percebe-se que as observações são resultado de experiências em condomínios distintos, com calçadas diferentes; ou ainda, resultado da falta de experiências: “Nunca andei a pé no entorno deles.” E, realmente, embora não fosse essa a resposta esperada, ela é bastante coerente com o fato de ser preciso andar a pé para conhecer as calçadas.

Nesse sentido, os técnicos moradores respondem com conhecimento dos materiais utilizados no pavimento e da largura das calçadas, mas com diferentes focos de preocupação: a permeabilidade e a necessidade das construções serem iniciadas pela execução da calçada e deixar livre a passagem: “Do lado, pedra portuguesa. O nosso lateral, cimentado, com largura para duas pessoas. Às vezes vamos pelo asfalto porque andamos em número maior de pessoas. Mas não é necessário fazer um passeio muito largo, não convém, perde-se a permeabilidade”. “Não existe um padrão. Deveria ser feita a calçada e depois a obra, com o cuidado de utilizar o tapume no limite do alinhamento do lote, deixando livre e a calçada”.

Para os técnicos da prefeitura é seguida a tipologia e modo construtivo determinados pelo Município. Existe sim, um padrão, ao seguir as dimensões em função do uso da via: local, coletora, arterial ou estrutural e o modo construtivo por etapas, individual - por morador. “Os empreendedores propõem e a PMU aprova, áreas de recreação contíguas com sistema viário: calçadas para os pedestres circularem e paisagismo defronte ao muro de fechamento para minimizar impactos, especialmente nos condomínios fechados de classe mais privilegiada. Isso agrega valores ao empreendimento.”

A (na) opinião dos projetistas (demonstra que), em boa parte dos condomínios fechados é encontrado um padrão de calçada com separação de faixas, ajardinamento, nivelada, contínua no contorno e resultado por etapa única de construção; no entanto, no contorno de parte deles são também encontradas calçadas não padronizadas, sem faixa de serviço diferenciada, pois “A prefeitura cobra, mas o desenho não é adequado”.

Ao se perguntar como os condomínios horizontais fechados tratam a circulação dos pedestres no seu contorno externo, enquanto alguns respondem a questão a partir da experiência de sua própria residência, ao afirmar que “São executadas calçadas niveladas e contínuas em toda a extensão do perímetro externo”, pode-se reconhecer a vinculação da questão da gestão pública, a qual mereceu destaque:

“Acrescenta percursos longos quando a PMU não exige travessias de pedestres. Os estudos de impacto de vizinhança não são exigidos pela PMU, conforme citação do Estatuto das cidades. Os pedestres são contemplados, quando existe um sistema viário público na gleba objeto de diretriz.” Nas respostas, a responsabilização volta-se também para o empreendedor: “São executadas calçadas niveladas... Com separação de da faixa livre? Depende, se o empreendedor seguir as normas técnicas.”

Quanto ao tratamento com prioridade sobre outros deslocamentos, a opinião técnica fica dividida. Parte dos entrevistados acredita que não há essa preocupação: “como exemplo, a obra utiliza o tapume fora do limite do alinhamento do lote, utiliza todo o espaço do pedestre; falta investimento na continuidade das calçadas por parte do poder público, que tem que fazer, padronizar e mandar cobrar o serviço.” Metade dos técnicos acredita que o deslocamento dos pedestres tem tratamento com prioridade na área externa, mas ainda assim, a fiscalização desta execução pela PMU deve ser melhorada; “nas calçadas defronte a portaria do condomínio o empreendedor se esmera muito.”

Quanto à tipologia e modo construtivo das calçadas internas, para os técnicos da prefeitura existe sim, um padrão, “Os empreendimentos padronizam as calçadas atendendo à dimensão mínima estabelecida pela PMU”, seguem as dimensões em função do uso da via: local, coletora, arterial ou estrutural. Como a maioria faz parte das vias locais, são “Calçadas mínimas de 2,00 metros de largura, com pavimentos de concreto e grama”. “As calçadas, na maioria, são dotadas de área permeável e são construídas quando o proprietário do terreno desejar”.

Já a opinião dos projetistas fica dividida entre as calçadas internas padronizadas e não padronizadas, e não executadas em frente de todas as casas; argumenta-se que elas deveriam ser entregues prontas. “Quando não executada perde-se a noção do que é público e privado, pois o espaço da calçada que faz parte da via, parece fazer parte do lote.”

Quanto ao modo construtivo, todos afirmam que a prática é adotada por etapas, individual, por morador. Quanto à segurança do pedestre, boa parte dos entrevistados acredita que no condomínio horizontal permite-se o deslocamento com maior tranquilidade, principalmente para as crianças e os idosos, “o trânsito é devagar, a velocidade é monitorada por câmaras, placas de advertência, educativas, as crianças andam com tranquilidade, também para os pais”. Diferente de outras áreas residenciais nas quais não são vistas crianças nas ruas, o entendimento é que os condomínios horizontais fechados acrescentam segurança, uma vez que o trânsito de veículos é menor e tem restrição de velocidade; acessibilidade; passeios padronizados. Calçadas niveladas e pavimentadas em todas as quadras. Manutenção da capina e varrição contínua. Rotas acessíveis aos pedestres, o que dá segurança aos mesmos.

No entanto, a situação não é ainda a desejada. “Observa-se que foram adotados cones e cavaletes em todos os condomínios da cidade, o que denota que existem problemas a serem resolvidos e que passam pela questão da educação.” Através do uso de cones em zig-zag, diminui-se a velocidade de circulação de veículos, sinalizam faixas de pedestres. “É um remendo. O sistema viário dentro e fora é igual.” O sistema viário devia ser mais calmo. A prefeitura não tem o discernimento. Nos EUA existe um programa nacional de diminuição da pista carroçável. Alguns analistas de projetos acreditam que infelizmente, o motorista ainda é o mais beneficiado.

Percebe-se na fala dos entrevistados, que o ponto de consenso nas respostas dadas aos questionamentos é de que os pedestres caminham pelo leito viário, seja nos finais de semana com movimento tranquilo, ou nos deslocamentos para a área de lazer, para a casa dos vizinhos; caminham principalmente no asfalto. E isso porque o processo de execução das calçadas é gradativo. Ou seja, até que todas as calçadas fiquem prontas, já se habituaram a caminhar pelo leito viário.

4.3 – A tipologia e as extensões dos muros dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul

Ao analisar a dinâmica sócioespacial dos muros que delimitam a presença dos condomínios nesta parte da cidade, constatamos a sua influência na circulação viária. Há uma dialética nesse processo, que estimula os fluxos veiculares individuais, externos e internos aos condomínios e ao mesmo tempo desestimula o modo não motorizado de deslocamento. Assim sendo neste tópico estaremos a analisar a tipologia e a extensão desses muros, para posteriormente, abordar os impactos desse fator sobre o sistema viário, que será tratado no próximo item.

Conforme abordado no desenvolvimento desse trabalho, os condomínios fechados estão situados em áreas lindeiras às avenidas arteriais que integram o sistema viário principal da cidade. A distância é compensada pela existência de vias de acesso rápido aos equipamentos existentes na região em que se inserem. No Setor Sul da cidade estão três instituições de ensino superior - UNITRI, PITÁGORAS, FPU ainda algumas escolas particulares de ensino infantil, fundamental e médio; os clubes tradicionais: Praia Clube, Cajubá; bares, padarias, salões de beleza, locais de organização de eventos Castelli Hall, Spa Equilíbrio, entre outros.

Na localização dos condomínios horizontais fechados é possível identificar a importância da articulação viária utilizadas como compensação das distâncias. O acesso rápido ao condomínio é um fator de grande preocupação para os empreendedores, pois a distância do centro da cidade tem que ser recompensada pela rapidez no seu acesso, que significa vias largas, bem arborizadas e sinalizadas, que permitam um fluxo rápido de veículos.

A formação dos condomínios horizontais fechados tornou-se gradativamente mais intensa nos últimos doze anos. Neste processo evidencia-se a ocupação de áreas muito próximas ou vizinhas que geram o encontro de muros já extensos e o seu prolongamento. Para o conjunto de vinte condomínios estudados, doze formam cinco aglomerados construtivos, conforme pode ser visto na **Tabela 5**.

Tabela 5-Uberlândia: prolongamentos de muros dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009

Grupo	Unidades vizinhas	Via frontal/portaria	Via de maior extensão murada	Extensão total(m)
1	Guanambi	Av. João S. R. da Cunha	Rua Aruã	472,00
	Villa dos Ipês			
	Villa do Sol			
2	Gávea Hill I	Avenida dos Vinhedos	Avenida dos Vinhedos	1232,00*
	Gávea Hill I	Avenida dos Vinhedos		
	Villagio da Colina	R. Berenice R Diniz		
	Reserva do Vale	Rua da Carioca		
3	Royal Park Residence	Av. Geraldo Abrão	Av. Geraldo Abrão	818,00
	Villa Real	Av. Carlito Cordeiro		
4	Gávea Paradiso	Av. Ibiporã	Av. Paulo Gracindo	1476,00
	Solares da Gávea	Av. Paulo Gracindo		
5	Villagio Karaíba	R. Rafael M. Neto/	R. Rafael M. Neto/ Av. Seme Simão	494,00**
	Bosque Karaíba	Av. Seme Simão		

Fonte: pesquisa direta, 2009

*considerado prolongamento dos muros da Faculdade Pitágoras.

**há prolongamento a acrescentar de extensão de muros da UNITRI.

Como se observa na referida Tabela, as distâncias formadas pela maioria dos agrupamentos de condomínios horizontais do Setor Sul ultrapassam os limites adotados como referência para o deslocamento a pé na cidade que é em torno de 300 metros. As distâncias variam entre 472 metros a 1476 metros, evidenciam, portanto, uma expressiva possibilidade de associação com a utilização do transporte individual motorizado.

De acordo com a legislação municipal, as quadras do loteamento comum devem ser inscritas por um quadrado de comprimento máximo de 320 metros. O que é coerente com o serviço ofertado pelo transporte coletivo na cidade, que possui pontos de parada na média de 300 metros, considerando-se o trecho de deslocamento a pé para acessar o ônibus. Os estudos

do planejamento de transporte consideram que a partir de 500 metros muda-se de modalidade, ou seja, não se viabiliza a parte do deslocamento a pé. No entanto, para o loteamento fechado são toleradas distâncias de até 700 metros, ou melhor, devem ser evitadas distâncias entre vias públicas superiores a 700m.

Nos esquemas sete a dez são destacadas a tipologia dos muros e a sua continuidade. Assim sendo através dos esquemas 7 e 8, observa-se que os condomínios do Setor Sul, utilizam predominantemente para fechamento de suas divisas, o muro em alvenaria. No Esquema 9 que apresenta uma vista panorâmica do fechamento dos Condomínio Jardins Roma e Barcelona, verifica-se a predominância dos muros em alvenaria. No entanto, nas laterais que dão vistas para APP é utilizada a composição de grade com alvenaria que permite incorporar a paisagem ambiental contígua a Avenida dos Jardins.

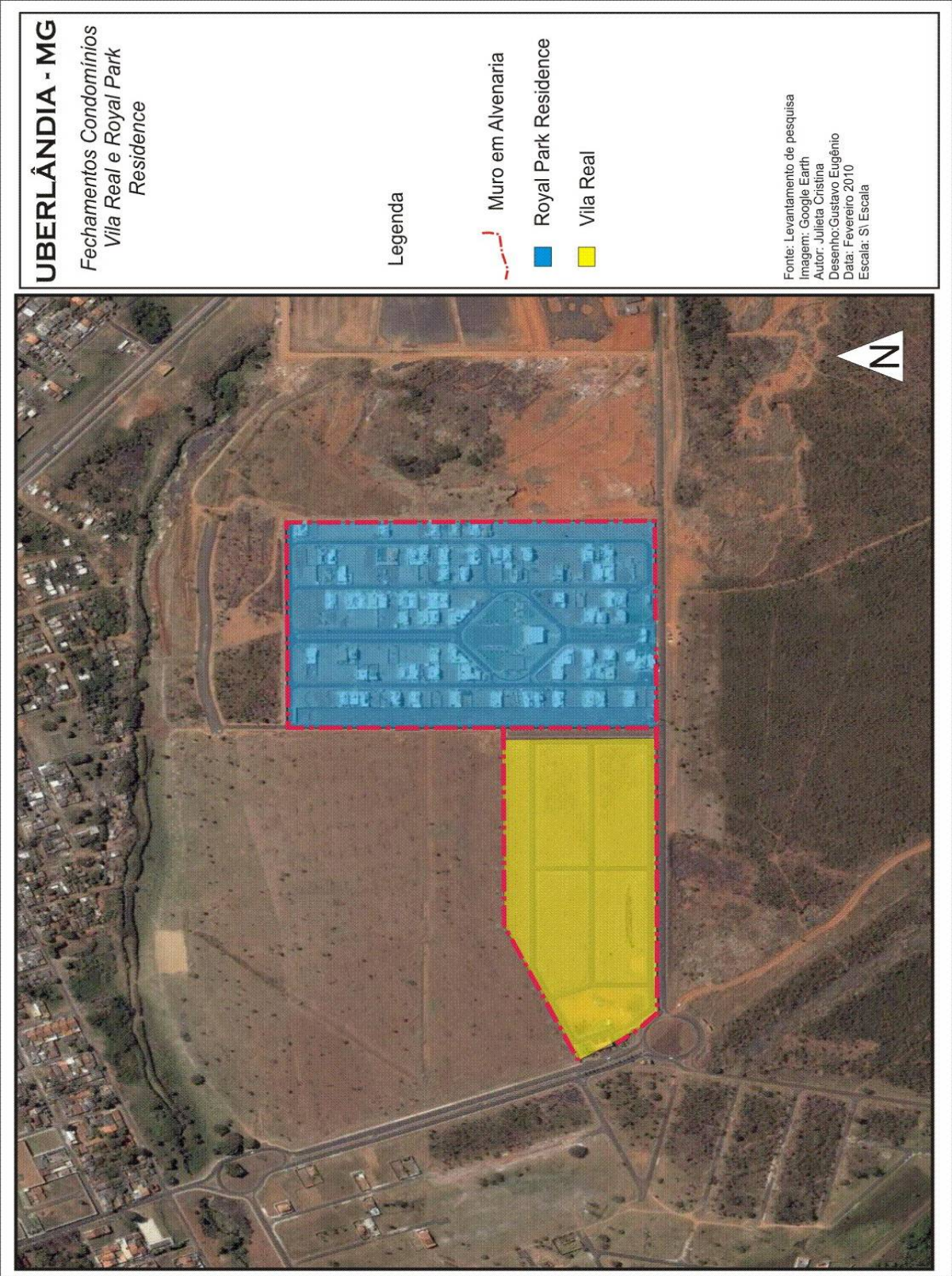
Mosaico 20: Uberlândia: gradil e APP do condomínio Villa do Sol



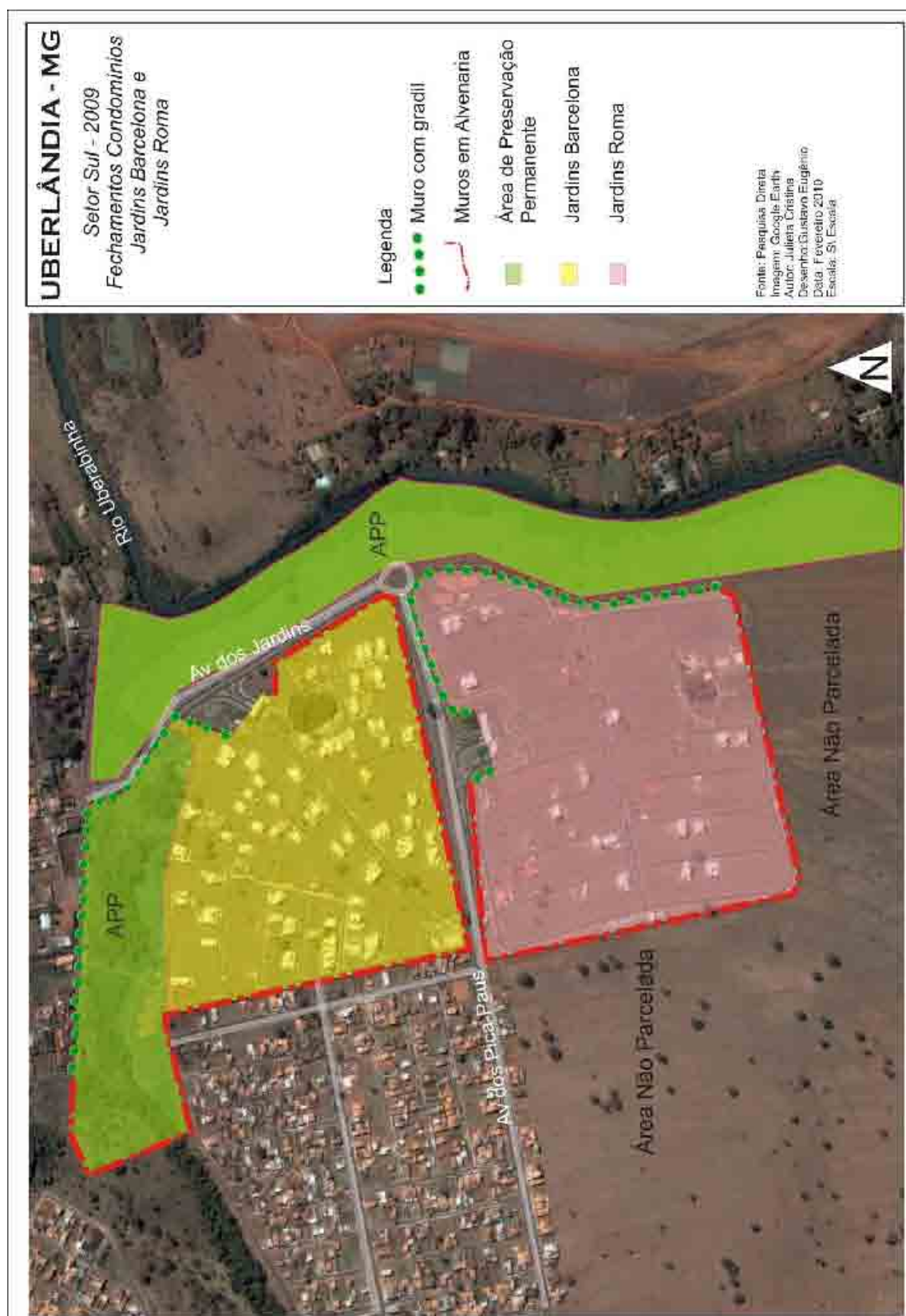
Autor: FERNANDES, J. C. 2009

O uso do valor paisagístico e ambiental de áreas verdes é recorrente para agregar valores aos condomínios horizontais fechados e qualidade de vida para seus moradores. Em certas situações, como a adoção de áreas de preservação ambiental, também para a cidade. No Mosaico 20, Os condomínios Vila do Sol e *Villa* dos Ipês utilizam o gradil na parte da testada que corta área *non edificandi* e criam uma área de intervisibilidade entre o dentro e o fora, bastante ajardinada e agradável, importante contraste com a aridez da realidade dos extensos muros cegos.

Esquema 8 - Uberlândia: muros e portaria do *Royal Park Residence* e *Vila Real*



Esquema 09– Uberlândia: muros dos Condomínios Jardins Barcelona e Roma



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

No Mosaico 21 observam-se as áreas de preservação permanente que margeiam o Rio Uberabinha e o Córrego Bons Olhos, a partir de dois ângulos distintos do condomínio Barcelona.

Mosaico 21: Uberlândia: muros com gradil e APP do Jardins Barcelona



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

O Condomínio Jardins Roma utiliza a composição de grade com alvenaria em duas partes: na lateral direita que dá vista para a área verde contígua à Avenida dos Jardins, e em parte da testada; percebe-se que esta utilização cria janelas no corredor gerado na Avenida dos Pica Paus, que segue ladeada por muros dos dois condomínios, Roma e Barcelona.

Foto 15: Uberlândia: muros com gradil do Condomínio Jardins Roma



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Foto 16: Uberlândia: corredor entre muros dos Condomínios Jardins Roma e Barcelona



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Sabe-se através de conversa mantida com o urbanista autor dos projetos desses dois condomínios que a própria portaria do Condomínio Jardins Roma foi voltada para a avenida dos Pica paus para amenizar o impacto que seria gerado na Avenida.

O Esquema 10 caracteriza os muros dos condomínios Gávea Hill I e II, Gávea Paradiso, Solares da Gávea, Villagio da Colina e Reserva do Vale. Observa-se que eles formam dois grandes blocos, situados lindeiros a da Avenida dos Vinhedos, onde também se localiza a Faculdade Pitágoras. No fechamento das áreas predomina o uso do muro em alvenaria.

O condomínio Gávea Hill II utiliza os dois materiais: metade inferior em alvenaria e superior em gradil, ao longo da testada que tem frente para a Avenida dos Vinhedos, onde se localiza extensa área de preservação permanente/ futuro Parque da Gávea. Os condomínios Gávea Paradiso e Solares da Gávea utilizam os dois materiais: sendo a maior parte em gradil, aos fundos, que faz divisa com essa mesma extensa área de preservação permanente onde está sendo criado o Parque da Gávea (vide foto 17), que servirá como área verde para os dois empreendimentos.

Foto 17: Uberlândia: app frontal aos condomínios Gávea Hill I e II



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Para ilustrar esse esquema apresentamos os Mosaicos 22 e 23 nos quais se observa utilização de medidas que permitem a intervisibilidade entre “o dentro e o fora”. Os condomínios Gávea Hill I e II utilizam os dois materiais: metade inferior em alvenaria e superior em gradil, ao longo da testada que tem frente para a Avenida dos Vinhedos, onde se localiza extensa área de preservação permanente/ Parque Gávea.

Os condomínios Gávea Paradiso e Solares da Gávea utilizam os dois materiais: sendo a maior parte em gradil, aos fundos, que faz divisa com essa mesma extensa área de preservação permanente onde foi recentemente inaugurado o Parque Gávea, que agrega qualidade ambiental para estes dois empreendimentos.

Mosaico 22: Uberlândia: muros do Condomínio Gávea Hill I



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Mosaico 23: Uberlândia: muros dos cond. Gávea Paradiso e Solares da Gávea



Autor: FERNANDES, J. C. 2009

Em síntese, o que se percebe na área de estudo é que os condomínios horizontais fechados do Setor Sul têm uma expressiva vizinhança a área de patrimônio ambiental e uma associação da utilização das grades com a questão da contemplação desses espaços, mas mantém a separação dentro/fora. Há um tratamento diferenciado nas portarias, tanto em

termos de arquitetura, quanto de paisagismo, transparências e grades. Mas, de forma geral predominam os muros de alvenaria que formam paisagens monótonas, se consideradas as grandes extensões entre muros.

Igualmente, verifica-se que a localização, assim como as distâncias formadas, individualmente ou pelos agrupamentos de condomínios horizontais do Setor Sul, têm uma expressiva associação com a possibilidade de utilização do transporte individual motorizado.

4.4 - Os muros, o sistema viário e a mobilidade urbana

Nesse item são discutidas as características que afetam a mobilidade, pois como foi discutido no item 1.3, a estrutura territorial do espaço urbano constitui um elemento fortemente condicionador das políticas de mobilidade urbana. Essa estrutura é essencialmente definida através de variáveis como a dimensão, a morfologia/desenho, a disposição e função das redes principais de infraestruturas (de transporte) e a localização das atividades econômicas e sociais. Tais aspectos condicionam de modo determinante o modelo de organização do espaço urbano e, em particular, os respectivos padrões de mobilidade.

Conforme Cap. III- do parcelamento do solo, a aprovação do loteamento e do reloteamento estão sujeitos a prévia expedição de diretrizes contendo informações necessárias sobre a área do loteamento, quanto: 1- às dimensões mínimas de lotes e quadras, zoneamento, índices construtivos; 2- ao Sistema Viário básico e às vias públicas necessárias para integração à malha viária existente; 3-à localização aproximada, preferencialmente em áreas contínuas, dos terrenos destinados ao uso institucional e de recreação pública; 4-às condições de atendimento dos serviços urbanos e comunitários; 5- às condições para extensão do sistema público de abastecimento de água potável e do sistema de esgotamento sanitário; 6- às faixas

sanitárias de terreno necessárias ao escoamento das águas pluviais e às faixas não edificáveis;
7- à proteção do meio ambiente.

São estabelecidos os limites de dimensões para lotes, quadras e glebas, entre os quais se destaca que em Uberlândia, as quadras devem ser inscritas por um quadrado de comprimento máximo de 320 metros e área máxima de 100.000 metros quadrados (Art. 8º Cap. III). Conforme Art.13º deste capítulo são estabelecidos percentuais, calculados sobre a área total loteável, de áreas a serem destinadas ao município, sendo: 20% para o sistema viário; 10% para áreas de uso institucional e 7% para áreas de recreação pública. Entende-se por área total loteável a área total da gleba, objeto de parcelamento, subtraídas as áreas de preservação permanente, assim definidas em lei e a reserva de mata nativa legal.

Tabela 6 - Uberlândia: distribuição de áreas dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009.

Nº	Nome	Bairro	Ano	Tipo	Unidades (Lotes)	% Áreas	
						Lotes	Sist. Viário
3	Guanambi	Jd Karaiba	1994	Loteamento Fechado	30	56,54	22,18
15	Villagio da Colina	Colina	1998	Loteamento Fechado	56	60,19	23,1
16	Vila do Sol	Jd Karaiba	2001	Loteamento Fechado	127	68,01	19,64
17	Gávea Hill I	Morada da	2001	Loteamento Fechado	258	54,67	23,96
18	Gávea Hill II	Colina		Loteamento Fechado			
19	Res. Ingl. Itapema	Jd Karaiba	2001	Loteamento Fechado	SI	SI	SI
20	Jardins Barcelona	Cidade Jd	2002	Loteamento Fechado	347	53,02	37,9
23	Bosque Karaiba	Jd Karaiba	2004	Loteamento Fechado	157	53,54	23,63
24	Jardins Roma	Cidade Jd	2004	Loteamento Fechado	397	49,42	31,77
25	<i>Royal Park Residence</i>	Jd Inconfidência	2004	Loteamento Fechado	271	59,15	33,81
22	Vila Real	Lagoinha	2004	Loteamento Fechado	110	55,51	37,44
28	Village Le Premier	Jd Inconfidência	2004	Condomínio Horizontal	54	SI	SI
39	Residencial Carmel	Lagoinha	2007	Loteamento Fechado	25	SI	SI
31	Vila dos Ipês	Jd Karaiba	2007	Loteamento Fechado	117	50,81	23,00
32	Gávea Paradiso	Morada da Colina	2007	Loteamento Fechado	347	27,68	12,56
33	Solares da Gávea	Morada da Colina	2007	Loteamento Fechado	159	18,02	10,28
37	The Palms	Morada da Colina	2008	Loteamento Fechado	SI	62,9	9,64
30	Villagio Unique	Tubalina	2007	Condomínio Horizontal	SI	SI	SI
36	Reserva do Vale	Morada da Colina	2008	Loteamento Fechado	185	67,67	19,30
38	Village Karaiba	Jd Karaiba	2008	Condomínio Horizontal	75	61,63	21,06

Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009.

Org. FERNANDES, J.C. 2009.

Tabela 7-Uberlândia: caracterização da via frontal dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009.

Nº	Condomíni o	Bairro	Vias							
			Função	Nome	Largura (m)					
					Total	Pista	Canteiro/ Separ. Fis.	Calçada	Calçada Verde	Ciclovía.
3	Guanambi	Jd Karaiba		Av. João Severiano R. DaCunha	15	1x10		2x2,5		
15	Villagio da Colina	Morada da Colina		Rua Berenice Rezende Diniz	12					
16	Vila do Sol	Jd Karaiba		Av. João Severiano R. DaCunha	15	1x10		2x2,5		
17	Gávea Hill I	Morada da Colina		Av. dos vinhedos	34	2x9,5	5	2x3,0		3+1
18	Gávea Hill II									
19	Res. Ingl. Itapema	Jd Karaiba								
20	Jardins Barcelona	Cidade Jd		Al. Dos Jardins	27	2x7	4	2x2,5	2,5	3+1
23	Bosque Karaiba	Jd Karaiba	arterial	Av. Seme Simão	30	2x9,5	5	2x3		
24	Jardins Roma	Cidade Jd		Rua dos Pica-paus	23	2x7	4	2x2,5		
25	Royal Park Residence	Jd Inconfidência		Av. Geraldo Abrão/ prolong	30	2x9,5	5	2x3		
22	Vila Real	Lagoinha		Av. dos Inconf/ Av. carlito Cordeiro	30	2x9,5	4,5	2x4		
28	Village Le Premier	Jd Inconfidência								
39	Residencial Carmel	Lagoinha		R Benjamin A. dos Santos						
31	Vila dos Ipês	Jd Karaiba		Av. João Severiano R. da Cunha	15	1x10		2x2,5		
32	Gávea Paradiso	Morada da Colina		Av. Ibioporã	23	2x7	4	2x2,5		
33	Solares da Gavea	Morada da Colina		Av. Paulo Gracindo	23	2x7	4	2x2,5		
37	The Palms	Morada da Colina		Rua ph2	23	2x7	4	2x2,5		
30	Villagio Unique	Tubalina								
36	Reserva do Vale	Morada da Colina		Rua da Carioca	27	2x7	4,4	2x3		2,6
38	Village Karaiba	Jd Karaiba	sec.		12	1x7		2x2,5		

Fonte: PMU, Pesquisa Direta, 2009.

Org. FERNANDES, 2009.

Quanto ao perímetro menor ou igual a 2800m, na área de estudo, verifica-se uma grama bastante diferenciada de resultados, a maioria atendendo a esse limite. Conforme da Tabela 8, destacam-se os Condomínios Jardins Barcelona e Gávea Paradiso, ao que se pode atribuir a incorporação das áreas de proteção ambiental.

Tabela 8- Uberlândia: perímetro dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul, 2009.

Condomínio	Via frontal/ Portaria	Lateral esquerda	Fundos	Lateral direita	Perímetro (m)
Guanambi	Av. João Severiano R. da Cunha	Rua Cel. Ernesto R. da Cunha	Villa dos Ipês	Rua Aruã	900
Villagio da Colina	Rua Berenice Rezende Diniz	ANP	Gávea Hil I	Av. Nicomedes A. dos Santos*	1105
Villa do sol	Av. João Severiano R. da Cunha	Rua Aruã	R. Cyro A. Franco	R. Cel. Ernesto R. da Cunha	1400
Gávea Hill I	Av. dos vinhedos	Av. Nicomedes Alves Dos Santos	Villagio da Colina	Gávea Hil II	1274
Gávea Hill I I	Av. dos vinhedos	Gávea Hil I	ANP	UNIMINAS	1576
Jd Barcelona	Al. Dos Jardins	Rua das Papoulas	R. Argemiro Costa	Rua dos Pica paus	3237
Bosque Karaíba	Av. Seme Simão	Villagio Karaíba	Reserva	ANP/UNITRI	2085
Jd. Roma	Rua dos Pica-paus	Rua Argemiro Costa/ANP	ANP	Av. dos Jardins/ ANP	2685
Royal Park Residence	Av. Geraldo Abrão/	ANP	Rua Nápole?	Vila Real	1898
Villa Real	Av. dos Inconfidentes /Av. Carlito Cordeiro	Av. Geraldo Abrão	Cond. Royal Parque	Rua Bréscia	1300
Village Le Premier	Av. Geraldo Abrão	ANP			500
Res. Carmel	Rua Benjamin A dos Santos	Rua Álvares de Azevedo		Rua João Felice da Silva	625
Vila dos ipês	Av. João Severiano R. da Cunha	Rua Cel. Ernesto R. da Cunha.	Rua Rafael Marino Neto.	Rua Aruã	1700
Gávea Paradiso	Av. Ibiporã	Cond. Solares da Gávea.	APA	ANP	3187
Solares da Gávea	Av. Paulo Gracindo	Av. Lidormira A. Santos	APA	Gávea Paradiso / PA	2136
The Palms	Rua Ph2/Av. Nicomedes Santos	ANP/UNITRI	ANP/UNITRI	Campus UNITRI	1843
Village Unique	Rua Aniceto Pereira	Rua Afonso Arinos	R. Tomé de Souza	Rua Imperatriz Leopoldina	394
Reserva do Vale	Rua da Carioca	Av. dos Vinhedos	UNIMINAS	B. Morada da Colina*	1774
Villagio Karaiba	Rua Rafael Marino Neto	Rua Aruã	Reserva	Bosque Karaíba	837

Fonte: Uberlândia, pesquisa direta, 2009

*via Interrompida

org. FERNANDES, J.C., 2009

No entanto, quando considerado o agrupamento de condomínios horizontais/ loteamentos fechados, como acontece na área de pesquisa, as distâncias são aumentadas, pois formam-se blocos sem a necessária articulação viária. Nesse caso, as distâncias são muito maiores do que é considerado confortável: 300 metros; ou limite: 700 metros. Formam-se blocos sem a necessária articulação viária.

A ocupação recente pelos condomínios horizontais/ loteamentos fechados ainda não encontra o necessário equacionamento entre o fechamento de áreas e a continuidade dos traçados viários. Como consequência, existem locais em que as vias são interrompidas, deixam de existir ou bloqueia-se trechos que não são utilizados no sistema viário externo. Na região dos loteamentos Gávea Hill I e II, Gávea Paradiso e Solares da Gávea uma via coletora foi projetada, a Avenida Copaíbas, mas apenas o trecho entre os Condomínios Gávea Hill I e II foi executado; e, no entanto, se encontra interrompida. (mosaico24)

Mosaico 24- Uberlândia: via interrompida entre os Condomínios Gávea Hill I e II, 2010.



Autor: Fernandes, J.C.

A Avenida das Copaíbas, com 16 metros de largura, teria também ciclovia; foi garantida no projeto nº 5957/2004, no sistema viário público externo dos loteamentos Gávea Hill I e II, termina no muro de divisa deste loteamento com a área não parcelada confrontante também com a UNITRI, onde hoje se localiza a Faculdade Pitágoras, e o Condomínio Villagio da Colina.

Foi o primeiro trecho da via, implantada em meados de 2006 e quando desta implantação, o principal objetivo era iniciar a consolidação de um eixo de via coletora intermediária, ligando a Avenida dos Vinhedos com a Rua Dom Almir Marques Ferreira, através da Avenida das Copaíbas e Rua Israel Pinheiro. O trecho restante, que adentraria área de terceiros, não parcelada, exigir-se-ia quando do futuro parcelamento. (Foto18)

Foto 18 - Uberlândia: muros de divisa de área não parcelada confrontante com Faculdade Pitágoras e Condomínio *Villagio* da Colina.



Autor: FERNANDES, J.C. 2009

Segundo informações verbais buscada na PMU, a via foi obstruída pelos moradores dos condomínios Gávea Hill I e II, alegando inicialmente a necessidade de conter o problema criado pela não utilização plena desta via, tendo sido colocados anéis de concreto armado utilizados em tubulação de água pluvial, no alinhamento da Avenida dos Vinhedos para evitar

estacionamento de veículos particulares e a passagem de alunos da Faculdade Pitágoras cujos usuários estavam provocando “confusões com seus bate-papos”.

Em 2008, esse trecho da Avenida das Copaíbas foi fechado pelo condomínio com colocação de muros de alvenaria, sem autorização oficial dada pelo Município, cuja legislação, no entanto, já admitia maior dimensão: 700 metros entre vias. Acredita-se que a pouca largura da via -16 metros, entre os muros dos condomínios, formou um corredor que interferiu na questão da pouca utilização da via e seu posterior fechamento.

Nesse sentido, o segundo trecho da via teria maior dimensão, pois também faria parte do sistema viário externo de novos condomínios. Em 2004, a primeira aprovação dos loteamentos Gávea Park e Solares da Gávea definia no planejamento municipal, uma via coletora de 23 metros como prolongamento da Rua das Copaíbas, ligando a Avenida dos Vinhedos com a Av. Paulo Gracindo, com duas pistas de rolamento, canteiro central e calçadas e garantia a segurança para a circulação de todos os usuários da via, com percursos favoráveis, inclusive para os pedestres adequando a concepção urbanística do futuro parque municipal e do projeto urbanístico do citado loteamento.

Entretanto, na segunda aprovação do loteamento denominado Gávea Paradiso e Solares da Gávea, o planejamento viário municipal foi modificado e prevaleceu em 2008, apenas um trecho da via externa, calçada e pista de ciclovia defronte à área institucional diferindo da inicialmente projetada em 2004, como via coletora. (Mosaico 25).

É importante destacar que o parque municipal da Gávea foi implantado pelos empreendedores em 2011, como medida compensatória dos empreendimentos, uma contribuição importante para a sustentabilidade ambiental. No entanto, não foi executada a interligação prevista como prolongamento da Rua das Copaíbas, ligando a Avenida dos Vinhedos com a Av. Paulo Gracindo.

Mosaico 25 - Uberlândia: trecho de via para acesso ao Parque Gávea



Autor: FERNANDES, J.C. 2009

A ocupação de áreas pelos loteamentos fechados acarreta a descontinuidade viária de vias projetadas e já executadas em áreas mais periféricas como aconteceu com a divisa de fundos do Condomínio Jardins Barcelona, cujos muros interrompem a Avenida Alex Abrahão (Foto 19). Outra situação é a via interrompida temporariamente, pela divisa dos loteamentos fechados com área não parcelada, como mostra a Foto 20 onde o muro aos fundos do Condomínio Jardins Roma faz divisa com Rua Argemiro Costa e área não parcelada.

Foto 19 - Uberlândia: muros do Cond. Jardins Barcelona, divisa com Av. Alexi Abrahão



Autor: FERNANDES, J.C. 2009

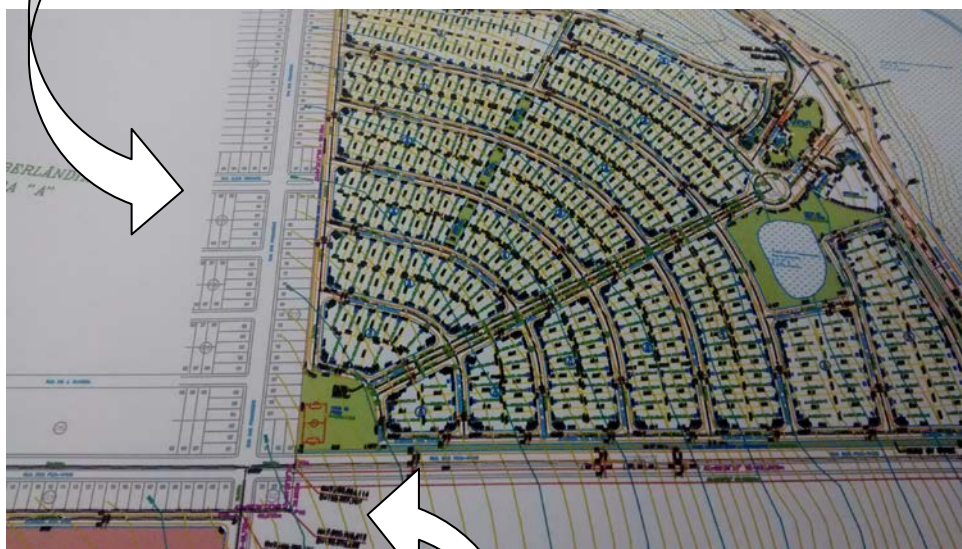


Foto 20 - Uberlândia: muros do Condomínio Jardim Roma, divisa com Rua Argemiro Costa.



Autor: FERNANDES, J.C. 2009

Foto 21 - Uberlândia: Rua Imperatriz Leopoldina-muros entre Cond. Villa Lobos e V.Unique



Autor: FERNANDES, J.C. 2009

A Foto 21 ilustra ainda outra situação: a não execução de trecho da Rua Imperatriz Leopoldina, via externa já existente no Bairro Tubalina. Nesse caso, nem quando da construção do Condomínio Villa Lobos, na década de 90, nem quando da construção do Condomínio *Village Unique*, em 2007. Desta forma, o percurso para ciclistas e pedestres não é facilitado, como poderia ser, com o encurtamento das distâncias.

Essas reflexões têm o objetivo de apresentar as diferentes situações encontradas na pesquisa sobre a ocupação dos condomínios horizontais fechados e os espaços produzidos fora dos muros e evidenciar a melhor atenção que deve ser dada às questões relativas ao deslocamento não motorizado e a sua prioridade no sistema viário.

CAPÍTULO 5

OS CAMINHOS AO PÉ DOS MUROS DOS CONDOMÍNIOS FECHADOS: uma leitura da paisagem e uma pauta de colocações

Neste capítulo procura-se repensar a natureza das cidades e apresentar um esforço de síntese do conteúdo tratado ao longo dessa tese a partir da leitura da paisagem de áreas onde se localizam a maioria dos condomínios do Setor Sul. Para tanto, realizou-se um trabalho de campo que visa reconstruir minhas impressões sobre o tema central dessa pesquisa, ou seja, a mobilidade urbana, por meio de registros fotográficos de vistas laterais - esquerda e direita - e frontais de cinco caminhos percorridos. Destes caminhos, as fotos mais representativas seguem apresentadas na forma de grandes mosaicos. Para finalizar, apresentam-se alguns pontos para reflexão no sentido de apontar possíveis desdobramentos de pesquisas futuras.

5.1 A reconfiguração das paisagens da cidade

O sítio recebe a cidade e a cidade aparece aos olhos como uma aglomeração. É essencialmente o lócus da produção, concentração dos meios de produção, do capital, da mão-de-obra, é também concentração da população e bens de consumo. Aglomeração e concentração são duas características vinculadas à ideia de cidade. Ao repensar a noção de cidade, Carlos (1992, p.67) recomenda que se deve pensar sobre a natureza da cidade e lembrar que, “a cidade tem a dimensão do humano refletindo e reproduzindo-se através do

movimento da vida, de um modo de vida, de um tempo específico, que tem na base o processo de constituição do humano”.

A cidade, enquanto produto histórico e social tem relações com a sociedade em seu conjunto, com seus elementos constitutivos e com sua história. Ela vai se transformando à medida que a sociedade como um todo se modifica. Segundo Carlos (1992, p.71) na análise da sociedade deve-se considerar que:

A sociedade urbana contém o virtual, isto é, o cotidiano está no centro do acontecer histórico: contém a vida cotidiana e a vida do indivíduo, o ser particular e o genérico. O homem participa e produz a vida em todos os seus aspectos, nela também coloca em funcionamento seus sentidos e sua capacidade intelectual.

No contexto da urbanização recente, o condomínio horizontal fechado tem como uma de suas particularidades o fato de se evidenciar na reconfiguração das paisagens das cidades. E, na leitura geográfica desse fenômeno destaca-se a importância do conceito de paisagem, da sua análise na realidade urbana. Como explica Moura (2009, p.31) “essa categoria geográfica se particulariza por expressar a materialização, no espaço, de processos socioeconômicos e culturais que criam formas funcionais e simbólicas”.

Para Carlos (1964, p.64)

A paisagem é modificada de acordo com as dinâmicas do processo de urbanização que provoca a reorganização do cotidiano e do espaço da sociedade; assim a paisagem considerada como forma de espaço geográfico esconde e revela o movimento, sua historicidade e sua natureza social, bem como seu dinamismo determinado pelo tipo de desenvolvimento que a reprodução do capital imprime ao processo espacial.

A natureza e o significado do espaço aparecem nos estudos de Santos, que aborda o papel das formas e interações espaciais, os fixos e os fluxos. Segundo Santos (1985) o espaço deve ser analisado a partir das categorias estrutura, processo, função e forma.

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade” (SANTOS, 1985, p.52).

De acordo com Sposito (2006), os usos e a apropriação do espaço urbano, juntamente com os fluxos de pessoas, capital e mercadorias, produzem uma paisagem heterogênea na cidade e, para que se possa compreender a estrutura interna das cidades faz-se necessário pensá-la como um processo que está em contínua transformação, pois vivemos um período de urbanização em que assistimos à redefinição da estrutura urbana e da cidade.

No caso brasileiro, essas redefinições ocorrem num contexto de urbanização recente, comparativamente ao de outros países europeus ou mesmo americanos. [...] Essa teia complexa de ações gera espacialidades diferenciadas, em constante processo de mutação, sendo que as formas e ritmos de combinação entre o peso das mudanças e permanências e o das instabilidades e estabilidades alteram-se continuamente, gerando espaços intra-urbanos marcados por temporalidades bastante diferentes entre si. Desse ponto de vista, as cidades, sobretudo num período de reestruturação delas, refletem o mosaico que resulta de diferentes espessuras econômicas, políticas, sociais e culturais que se agregam aos diversos fragmentos dos territórios urbanos no decorrer do tempo. (SPOSITO (2006, p.191-192).

Nesse sentido, Pereira (2006) argumenta que a reestruturação urbana começa a ser percebida a partir da década de 1980, quando o crescimento periférico não consegue mais ser explicado a partir do modelo clássico de análise da cidade, denominado “centro-periferia”, pois surgem novas centralidades e também novos produtos imobiliários, como os condomínios horizontais fechados, tornando o cenário urbano diversificado e complexo.

No período contemporâneo não se tem mais um centro único, mas vários centros urbanos ou os *sub-centros*, devido à inserção de novas áreas no processo de reestruturação, ligado às novas condições técnicas - transporte e comunicação, ao desenvolvimento de novos empreendimentos econômicos como os hipermercados, *shopping centers* e também dos

interesses dos proprietários fundiários e promotores imobiliários. É o processo de descentralização, e de criação de uma nova paisagem urbana.

É nesse sentido que a palavra “reestruturação”, apesar de não ser uma terminologia nova, tem sido usada com mais proeminência nos estudos urbanos. Ela indica uma nova estruturação da cidade, que passa por mudanças, tanto espaciais quanto sociais, que podem ser vistas materializadas na paisagem urbana. Percebe-se essa reestruturação de forma muito nítida, a partir da construção dos condomínios horizontais, que veste a periferia de uma “nova roupagem” e torna a área central, anteriormente valorizada e desejada, um espaço decadente [...] (MOURA, 2008, p.33).

De acordo com os estudos da arquitetura e urbanismo, a paisagem urbana é um conceito que exprime a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Há muita vida a encontrar na paisagem construída. Portanto, o esforço humano é torná-la uma organização funcional e saudável e não amorfa.

Nesse sentido, existe a arte do relacionamento, e seu objetivo é o entrelaçamento dos elementos formadores do ambiente para que este desperte emoção e interesse. Assim como a reunião de pessoas cria um excedente de atrações para toda a coletividade, também um conjunto de edifícios adquire um poder de atração visual que dificilmente aconteceria com um edifício isolado. Cullen (1971) já afirmava que um edifício é arquitetura, mas dois seria paisagem urbana, porque a relação entre dois edifícios próximos é suficiente para liberar a arte da paisagem urbana.

Por outro lado, também a relação entre dois muros próximos constitui uma paisagem, mas não é suficiente para liberar a arte da paisagem. Pois, os muros vêm escondendo, há tempos, a riqueza das formas, da composição, da relação entre as partes que constituem o ambiente. Nesse aspecto, consideradas as grandes extensões dos fechamentos dos condomínios horizontais, cria-se uma paisagem amorfa.

Como explica Cullen (1971) o meio ambiente suscita reações emocionais, dependentes ou não da nossa vontade, relacionadas com três fatores: ótica / visão serial, localização e conteúdo – que se constituem entradas para o *habitat* humano. Através da ótica é permitida a visão de uma sequência de imagens; a cidade constitui um todo, mas, ao transeunte a paisagem urbana surge, na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas e revelações. Quanto à localização, o homem tem a percepção de sua posição relativa e sente necessidade de se identificar com o local que se encontra. Aqui/ além, perto / longe... Dentro/ fora... E o conteúdo relaciona-se com a própria constituição da cidade: a sua cor, textura, escala, seu estilo, sua natureza, a sua personalidade e tudo que a individualiza.

De acordo com esse pensamento, à medida que um caminhante se desloca de um extremo ao outro em uma quadra ou parte da cidade, o seu conteúdo faz com que a caminhada seja pontuada por uma série de contrastes que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso. Ou seja, o percurso revela uma sucessão de pontos de vista. Por outro lado, considerada a questão da necessidade de se identificar com o local em que se encontra o caminhante, no percurso de um extremo ao outro, ao pé do muro de um condomínio horizontal fechado, qual a referência possível? Seria o sentimento de localização: dentro / fora? Qual visão serial poder-se-ia estabelecer?

A partir destas reflexões são apresentadas através das figuras que se seguem, registros da paisagem dos muros e infraestrutura das calçadas dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.

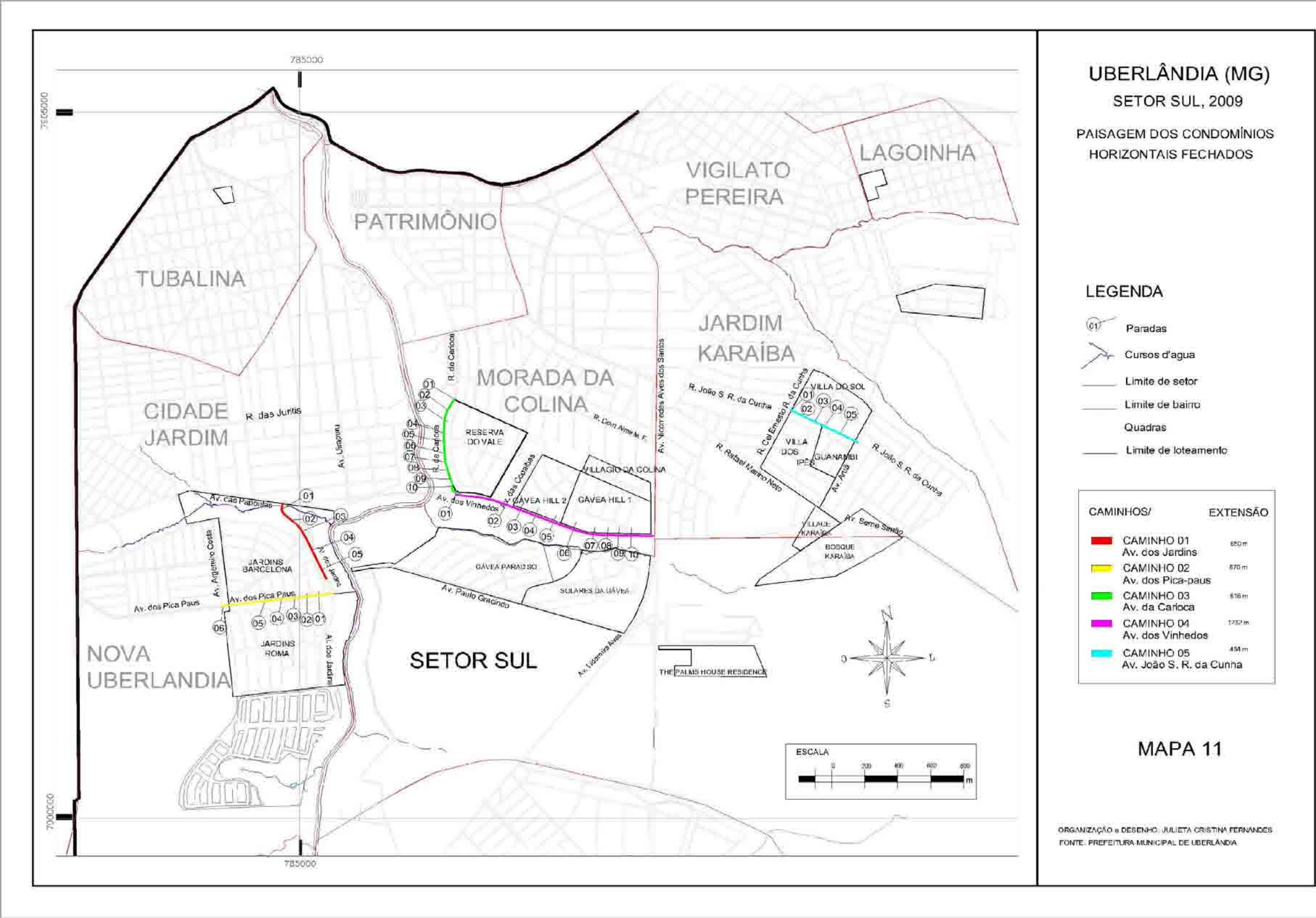
5.2 – Uma leitura da paisagem dos condomínios fechados do Setor Sul

Nas páginas que se seguem apresentam-se o Mapa 11, com os caminhos selecionados para os registros de imagens, e em seguida os mosaicos com os registros fotográficos da visão serial de cada caminho percorrido.

O Caminho 1, ao longo da Avenida dos Jardins é iniciado entre duas áreas de preservação permanente: à direita, do Córrego Bons Olhos – interna ao Condomínio Jardins Barcelona e à esquerda, das margens do Rio Uberabinha. Andar a pé proporcionou a grata surpresa de ouvir o barulho das águas. A paisagem é agradável, a visão é aberta. As calçadas são gramadas, poucos trechos com faixa em cimento próximo da portaria. No final do trecho, os muros deste condomínio se fecham totalmente. A sensação do Dentro/fora torna-se marcante. As imagens e paradas do Caminho 1 são apresentadas no Mosaico 26, p. 189.

O Caminho 2 ainda na continuidade dos limites do Condomínio Jardins Barcelona, subindo em direção ao loteamento Nova Uberlândia, vê-se a esquerda os muros do Condomínio Jardins Roma. Esse muro com partes em grades permite certa intervisibilidade até a chegada ao meio deste trecho, onde está a portaria. Aí na Parada 4, Mosaico 27, p. 190, viro para trás, e vejo a cidade no horizonte, procuro por uma visão aberta. É um caminho entre muros, traduz fortemente a segregação espacial. No meio do caminho, no canteiro central encontra-se uma árvore centenária, uma Copaíba sp. - “Óleo”, e é interessante como a árvore de grande porte destaca-se como um ponto forte da paisagem que, naquele local, pode sobrepor-se à impressão causada pelos muros dos condomínios fechados de ambos os lados.

Mapa 11 – Uberlândia - Setor Sul: paisagem dos condomínios horizontais fechados - Caminhos





ESQUEMA DAS PARADAS

Vistas laterais à Esquerda

Vistas Frontais

Vistas laterais à Direita

LEGENDA

— LIMITES DO LOTEAMENTO

01 PARADAS

— CURSOS D'ÁGUA

— QUADRAS

ESQUEMA DO CAMINHO E PONTOS DE PARADA



VISTA AÉREA



UBERLÂNDIA (MG)
SETOR SUL, 2011
PAISAGENS DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

MOSAICO 26

CAMINHO 01 - 650m
Av. dos Jardins

Condomínio horizontal fechado limítrofe:
CONDOMÍNIO JARDINS BARCELONA

ORGANIZAÇÃO/IMAGENS/DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES
DESENHO: BARBARA C. A. GONÇALVES/ FRANCISCO L. F. NOGUEIRA



ESQUEMA DAS PARADAS



LEGENDA



ESQUEMA DO CAMINHO E PONTOS DE PARADA



VISTA AÉREA



UBERLÂNDIA (MG) SETOR SUL, 2011

PAISAGENS DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

MOSAICO 27

CAMINHO 02 - 670m
Av. dos Pica-paus

Condomínios horizontais fechados limítrofes:
CONDOMÍNIOS JARDINS ROMA, JARDINS BARCELONA

ORGANIZAÇÃO/IMAGENS/DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES
DESENHO: BARBARA C. A. GONÇALVES/ FRANCISCO L. F. NOGUEIRA



VISTA AÉREA



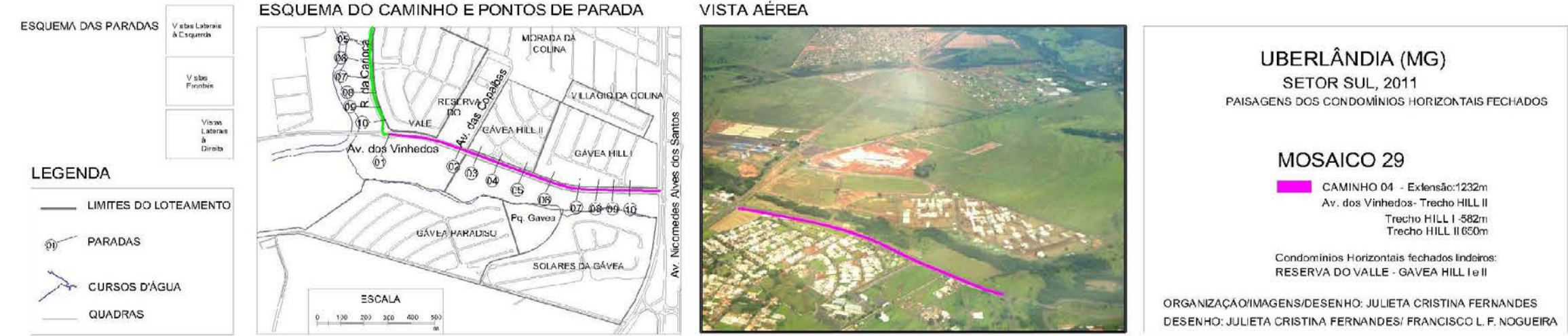
UBERLÂNDIA (MG)
SETOR SUL, 2011
PAISAGENS DOS CONDOMÍNIOS
HORIZONTAIS FECHADOS

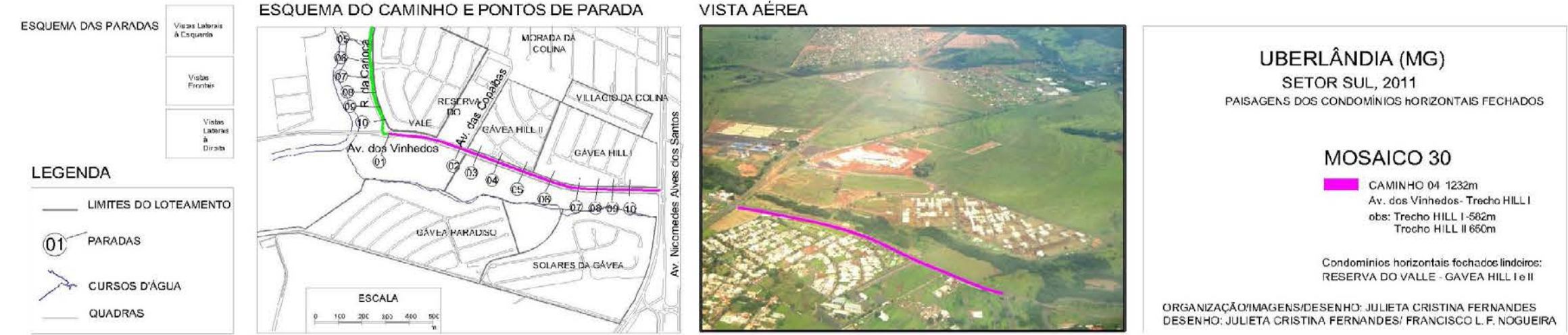
MOSAICO 28

CAMINHO 03 - 616m
Av. Carloca
Condomínio horizontal fechado lindero:
RESERVA DO VALLE



ORGANIZAÇÃO/IMAGENS/DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES
DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES/ FRANCISCO L.F. NOGUEIRA







ESQUEMA DAS PARADAS

Visões Laterais & Esquerdas

Visões Frontais

Visões Laterais & Direitas

LEGENDA

LIMITES DO LOTEAMENTO

01 PARADAS

CURSOS D'ÁGUA

QUADRAS

ESQUEMA DO CAMINHO E PONTOS DE PARADA



VISTA AÉREA



UBERLÂNDIA (MG)

SETOR SUL, 2011

PAISAGENS DOS CONDOMÍNIOS HORIZONTAIS FECHADOS

MOSAICO 31

CAMINHO 05 - 434m

Av. João S. R. da Cunha

Condomínios horizontais fechados lindos:

VILLA DO SOL, VILLA DOS IPÊS E GUANAMBI

ORGANIZAÇÃO/IMAGENS/DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES

DESENHO: JULIETA CRISTINA FERNANDES/ FRANCISCO L. F. NOGUEIRA

O Caminho 3, no trecho de 616 metros da Avenida da Carioca lindeiro ao Condomínio Reserva do Valle, tem-se ao longo de toda divisa, calçadas niveladas. Certos trechos do caminho são percorridos nesta calçada, espiando por entre as grades o “lado de dentro”, como mostrado nas fotos menores do Mosaico 28, que registram a visada das edificações da Faculdade Pitágoras (antiga UNIMINAS) por detrás das divisas. A portaria mostrada na Parada 5 do Mosaico 28 permite uma visão ao mesmo tempo grandiosa e pitoresca, dado o tratamento no entorno de uma nascente. Parte do trajeto é percorrida no gramado do canteiro central, pois de outra forma, as visões laterais à esquerda seriam “fechadas” nos muros.

O caminho 4, através da Avenida dos Vinhedos, com 1232 metros é o mais extenso dos caminhos mostrados, e é percorrido entre um conjunto de 7 empreendimentos de impacto urbanístico: 5 loteamentos fechados, um parque e uma faculdade. Conforme percurso mostrado no Mosaico 29, à esquerda tem-se o trecho da divisa lateral do Reserva do Valle seguida pelas testadas da Faculdade Pitágoras, Gávea Hill II e I; à direita, têm-se os Condomínios Gávea *Paradiso*, Solares da Gávea e o Parque Gávea. Do alto deste caminho, ao percorrê-lo no sentido contrário, avistam-se ainda os Condomínios Jardins Roma e Jardins Barcelona. Assim, caminhar na Avenida Vinhedos permite constatar a reconfiguração da periferia marcada por sete dos condomínios horizontais fechados do Setor Sul.

O caminho 5, com 434 metros é o menor dos caminhos percorridos. Apresenta as portarias de três condomínios horizontais fechados: Villa do Sol, Villa dos Ipês e Guanambi - e partes muito ajardinadas junto a essas portarias, sob as linhas de transmissão da CEMIG. E ainda, “as casas do lado de fora do muro” do loteamento aberto e fechado do Villa do Sol. Assim é o que menor sensação dentro/fora provoca.

5.3 – Uma pauta de colocações

À medida que a urbanização se intensifica, o modo de viver e de consumir de cada grupo ou classe social gera repercussões na forma de apropriação do espaço urbano. Sobre essas repercussões pode-se afirmar que as classes sociais de maior poder aquisitivo buscam locais atrativos pela localização, endereços nobres, tranquilidade, infraestrutura e segurança, e ainda, fácil ligação com importantes bairros e proximidade ao centro da cidade.

No Setor Sul é possível verificar bairros tipicamente residenciais, embora apresentem uma diversidade de serviços direcionados à população de maior poder aquisitivo, entre eles, faculdades e colégios particulares, empresas de serviços altamente elitizados, que tornam esta área de classe alta e média alta. E ainda, a perspectiva de ampliação destas condições, concluindo que com o adensamento, a possibilidade de geração de emprego e renda será ampliada, favorecendo a ampliação dos serviços tanto a nível empresarial quanto de mão-de-obra qualificada e não qualificada; inicialmente, pela exigência da construção civil, que gera necessidade de trabalhadores e serviços diversos. Depois, quando os diversos empreendimentos já estiverem concluídos, terá a exigência de trabalhadores domésticos, e prestadores de serviços gerais e manutenção. Por outro lado, é possível afirmar que estes empreendimentos poderão ter influência positiva nas áreas de abrangência indiretas e/ou bairros circunvizinhos, que possuem habitantes de classes sociais de baixo poder aquisitivo e, portanto, seus prováveis trabalhadores.

Ao focar em nosso estudo nos condomínios fechados no Setor Sul, acabamos reforçando a ideia corrente de que o mesmo se restringe aos espaços no entorno da Av.

Nicomedes Alves dos Santos. Entretanto, o referido setor é uma área de grande complexidade sócioespacial, com lógicas diferenciadas de valorização do solo urbano. A indicação, mesmo em caráter bastante preliminar em quatro áreas – porção central, porção sudeste, sudoeste e extremo sul – precisa ser aprofundada em futuras pesquisas, na medida em que a formulação e execução de políticas públicas sociais, de segurança e desenvolvimento urbano para a área devem incorporar a diversidade desses segmentos espaciais.

No que concerne à mobilidade urbana, que deve ser, segundo orientações do Ministério das Cidades, sustentável e inclusiva, deve-se pensar em alternativas que desestimulem o transporte motorizado, com ações que integrem os diferentes grupos sociais que residem, trabalhem ou tenham em algum momento necessidade de acessar a área de estudo dessa tese.

A densificação da ocupação do Setor Sul como um todo, bem como os processos socioespaciais associados ou não aos condomínios fechados, com peso dos grupos de maior renda que priorizam o transporte individual motorizado, já anunciam uma agudização dos problemas do sistema viário para os próximos anos. Além disso, novos empreendimentos de grande porte irão demandar uma atenção especial do poder público no planejamento da circulação viária nessa área.

Apesar dos avanços da cidade de Uberlândia na adoção de práticas de mobilidade urbana em seu planejamento urbano e do sistema de trânsito e transportes, quando analisamos a realidade dos condomínios fechados pode-se observar a valorização do transporte individual motorizado como um ponto ainda crítico e sem solução em curto prazo. Tendo em vista que o eixo central das políticas de mobilidade urbana é desestimular o uso do automóvel, pode-se afirmar que no tocante a esse

aspecto, a cidade ainda não adotou nenhuma prática inovadora, como existe, por exemplo, em várias cidades européias.

Merece ainda destacar o pequeno espaço dado às ciclovias tanto no projeto dos condomínios fechados, que seriam iniciativas dos incorporadores, como do poder público que ainda não conseguiu ampliar essa modalidade de circulação para este Setor da cidade. As ciclovias poderiam se articular com outros modos de transporte, bem como eliminar o uso do automóvel para levar os filhos à escola, clube, cursos de idiomas; ir ao comércio e outras atividades de lazer entre os bairros que compõem o Setor Sul, gerando sim, práticas de mobilidade urbana realmente sustentáveis e inclusivas, integrando espaços e grupos sociais diferentes. Os próprios trabalhadores que residem na área poderiam se beneficiar desse processo. Deve-se considerar que as distâncias entre casa e equipamentos e serviços não seriam um fator limitativo para o uso da bicicleta, no referido setor, já que 1 km (um quilometro) é uma distância adequada para o deslocamento por bicicleta.

Não existe nenhuma orientação da PMU-SETTRAN de Uberlândia no sentido de adoção de um transporte coletivo diferenciado, aperfeiçoando a iniciativa dos ônibus Beija Flor implantados na cidade na década de 1990, no sentido de atrair grupos de maior renda, desestimulando o uso do automóvel para a realização de algumas atividades. Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, existem algumas linhas de ônibus executivos conhecidos como “frescões” que atendem, em parte, a grupos de maior renda que querem maior comodidade e conforto no uso do transporte coletivo. No caso do bairro da Barra da Tijuca – área de grande concentração de condomínios fechados - há uma linha de transporte coletivo comum com ar condicionado ligando diretamente o condomínio Barra Sul ao centro da cidade, com tarifa de R 4,10, além de ônibus

fretados diretamente pelos condomínios, e algumas linhas de “frescões” que cortam o bairro com tarifas entre R\$ 7,00 e R\$ 11, 00. Assim sendo, guardadas as devidas proporções entre Uberlândia e as grandes metrópoles é necessário pensar algumas alternativas para o usual sistema de transporte, que aperfeiçoe o SIT e incorpore usuários que tradicionalmente só utilizam o transporte individual motorizado. Medidas semelhantes, caso implantadas em Uberlândia, poderiam avançar no sentido da redução do uso do automóvel.

Conversas informais travadas com alguns prestadores de serviços para moradores dos condomínios fechados demonstram que os mesmos possuem dificuldades de acesso à área, e principalmente, as limitações e até mesmo constrangimentos a que são submetidos nas portarias dos referidos condomínios. Alguns, inclusive, pensam na possibilidade de desistir de prestar serviços para esse tipo de morador. Assim sendo, quando se pensar em mobilidade urbana, há que se incorporar outras dimensões que não se restringem à dimensão do espaço construído, ao sistema viário e a rede de transportes. Essa forma de morar – o condomínio fechado – é na essência um processo e uma escolha consciente de autosegregação sócioespacial.

REFERÊNCIAS:

ALVÃO NETTO, A. L. M. **Deslocamentos urbanos e desigualdades sociais**: um estudo do movimento diário da população de Belo Horizonte. 2009. 134 f. Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

ALVES, P.; RAIA JUNIOR, A. A. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis**: a gestão da mobilidade no Brasil. Disponível em: <www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>. Acesso em: 22/06/2011.

ANDRADE, N. P. DE. ANDRADE, J. P. DE. ARAUJO, P.N. DE. A diferença entre estatísticas oficiais de acidentes de trânsito e a realidade das vias. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 27, p. 95-104., 4º trimestre 2004.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Mobilidade e Cidadania**. coordenadores: Nazareno Stanislau Affonso, Cristina Badini, Fátima Gouvêa – São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2003. 256p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – **NBR 9050**: 1994 - Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências à edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbanos / Associação Brasileira de Normas Técnicas. Rio de Janeiro: ABNT, 1997.

BELDA, R.; AQUINO, W.; HOTZ, E. Examinando o que ocorre com a mobilidade nas cidades do Brasil. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 23, p.23-25, 3º trimestre, 2001.

BOSC, S. **La calle y la explosión de la ciudad**. In: La calle es nuestra...de todos!: Bogotá ciudad en movimiento.../! Compilación y edición! César Gusman...[et al,] – Bogotá: Universidad de los Andes. Facultad de Arquitectura y diseño, Ediciones, 2009. p.40-49.

BRASIL – Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de Semáforos**. Brasília, DENATRAN, 1984.

_____. Ministério das Cidades. **Mobilidade e desenvolvimento urbano**. Ministério das Cidades. Secretaria de transporte e da Mobilidade Urbana – Brasília: Midades, 2006. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1) 164 p.: il.

_____. Ministério das Cidades. **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada / Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2006. 2ª Edição revisada. 52p.

_____. Ministério das Cidades. **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana** – Ministério das Cidades, Brasília, 2007. 180p.

_____. Ministério das Cidades. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. 2ª ed., Cadernos Midades mobilidade urbana. V. 6, 2006. 70p.

_____. Projeto de lei. De 06 de julho de 2006. Institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana e dá outras providências. MC / Secretaria Nacional Mobilidade Urbana, Brasília, 2006.

_____. Lei Nº 10.098 de 19/12/2000. Estabelece Normas para a Promoção da Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida. Publicada no D.O. U em 20/12/2000.

_____. Lei Nº 10.257 de 10/07/2001. Regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal, Estabelece Diretrizes Gerais da Política Urbana e dá outras Providências.

CANCELLA, R. N. ; ARAGÃO, J. G. Os deficientes nos transportes públicos, conceituação, quantificação e soluções. In: SEMINÁRIO - TRANSPORTE E SEUS IMPACTOS NA SOCIEDADE, 1993, **Anais...**, ANPET, 1993, p. 503-513.

CARLOS, A. F. A. **A Cidade – O Homem e a Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

CARVALHO, M. C. B. et al. **Programas e serviços de proteção e inclusão social dos idosos**. IEE - PUC/SP, Brasília: Secretaria de Assistência Social. MPAS, 1998.

COHEN, R. O Projeto Rio – Cidade e a questão da acessibilidade para as pessoas com dificuldade de locomoção. Disponível em: //D:\HTML\regina_cohen_al.htm; Acesso em: 20/nov/2001.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - **Fatos e estatísticas dos acidentes de trânsito em São Paulo**, CET, São Paulo, 1997.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – Metrô – Pesquisa de Origem / Destino – São Paulo, 2002.

DEL RIO, V.. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: PINI, 1990.

DUARTE, C. F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Editora Proureb, 2006.

FERNANDES, J. C. **A acessibilidade do idoso em Uberlândia**: desafios ao pensamento da sociedade inclusiva. 2003. 149 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

_____. A circulação do pedestre: caracterização do envolvimento em acidentes nos anos 2002 a 2005, em Uberlândia. p. 139-158. In: FERREIRA, D. L.; RIBEIRO, L. A. (Org.) **Acidentes de Trânsito de Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia**. – Uberlândia: Aline, 2006. 224p.

FERREIRA, W. R.. **O espaço público nas áreas centrais congestionadas**: A rua com referência – um estudo de caso Uberlândia – MG. (Tese de doutorado em Geografia Humana) – FFLCH / USP. São Paulo, 2002.

GODOY, A. S. Pesquisa Qualitativa: Tipos Fundamentais. **Revista da Administração de Empresas**, RAESP/ FGV, São Paulo. v, 35, n° 3, p. 20 – 29. 1995.

HOLANDA, F. de. Brasília, a inversão das prioridades urbanísticas in: **Encontro Nacional da ANPUR**, 6, 1995, Brasília, **Anais...**Brasília. ANPUR, 1995.

IBGE Contagem Populacional. Rio de Janeiro: IBGE, 2007

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE (OCIP). **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: Renova Soft, 2009.

IPEA – ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações brasileiras. Brasília:IPEA, 2003.

IPEA - Custos e Impactos dos acidentes nas aglomerações urbanas brasileiras, relatório executivo, 2003.

L'accessibilité des réseaux profite à tous. **Transport Public**. Paris, p. 16-27, juin 1999.

LARA, M.R.; RHODEN, R.; NOBRE, M. P.. Prioridade para o pedestre na mobilidade urbana: questão ética, lógica e prática. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 23, p. 75-77, 3º trimestre, 2001.

LEFÉVRE, F. et al. **O discurso do sujeito coletivo**: Uma nova abordagem em pesquisa qualitativa. Caxias do Sul: EDUC, 2000, p. 59 – 66.

_____. **Os novos instrumentos no contexto da pesquisa qualitativa**. Caxias do Sul: EDUC, 2000, p. 11 – 35.

MAIA, D. S. Lotes e ruas: componentes para análise da produção dos loteamentos fechados. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.) **Cidades médias**: produção do espaço urbano regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 155-173.

MEIRELLES, A. A.; PEREIRA, G. **Compatibilizando fluidez do tráfego e segurança de pedestres**: o caso do controle inteligente de tráfego de Belo Horizonte. In: *XIV Congresso Nacional de Transportes e Trânsito*, ANTP, Vitória, 2003.

MESQUITA, A. P. **As linhas do tecido urbano**: o sistema de transportes e a evolução urbana de Uberlândia-MG. Uberlândia : Roma, 2006. 234 p.

MOURA, G. G. **Condomínios horizontais/loteamentos fechados e a vizinhança (in) desejada**: um estudo em Uberlândia-MG, Tese (Doutorado em geografia) – Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2008.

ORFEIUL, J. P., **De la calle fordista a la calle pos-fordista**. Esbozo de una transición para la metrópolis franciliana. In: *La calle es nuestra...de todos! Bogotá ciudad en movimiento...!* Compilación y edición! César Gusman...[et al,] – Bogotá: Universidad de los Andes. Facultad de Arquitectura y diseño, Ediciones, 2009. p.50-57.

OLIVEIRA, I. C. E. de. **O Estatuto da Cidade para compreender**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

ORLANDI, S. C.. FERREIRA, M. A.G. Percepção do portador de deficiência física com relação à qualidade dos espaços de circulação urbana. **Revista dos Transportes Públicos** ,. São Paulo, ano 27: p.67-80, 4º trimestre 2004,

PAVARINO FILHO, R. V. Proposições decorrentes das teorias da segurança no trânsito e alternativas possíveis. In *Revista dos Transportes Públicos*. Ano 26, 3º trimestre. São Paulo: ANTP, 2004, p. 59-81.

PEREIRA, P. C. X.. Reestruturação imobiliária em São Paulo (SP): especificidade

e tendência. In: SILVEIRA, R. L. L. da.; PEREIRA, P. C. X.; UEDA, V..(Org.). **Dinâmica imobiliária e reestruturação urbana na América Latina**. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2006. p.45-63.

PIRITO, Marcos Antônio. Considerações sobre o motorista idoso. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 23, p.89-98, 1º trimestre 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Lei complementar nº 245, de 30 de novembro de 2000. Dispõe sobre o parcelamento e zoneamento do uso e ocupação do solo do município de Uberlândia.

_____. Lei complementar nº 374, de 30 de novembro de 2000. Estabelece o sistema viário do município de Uberlândia.

_____. Corredores Estruturais de Transportes – Corredor Sudeste, Avenida João Naves de Ávila Uberlândia, 1999.

_____. Lei Nº 235 de 13 de junho de 2000. Altera os Artigos 91 e 92 da Lei Nº 4808 de 26 de outubro de 1988, que aprova o Código de Obras do Município de Uberlândia e revoga a Lei Complementar Nº 039 de 24 de setembro de 1992.

_____. Lei complementar nº 78 de 27 de abril de 1994. Dispõe sobre o Plano Diretor de Uberlândia.

SILVA, A. M.; FREITAS PINHEIRO, M. S. de; França, M. N. **Guia para Normalização de Trabalhos Técnicos e Científicos**: projetos de pesquisa, monografias, dissertações e teses. 5 ed. rev.e ampl. - Uberlândia: UFU, 2006.

SOBARZO, O.; SPOSITO, M. E. B. Urbanizaciones cerradas: reflexiones y desafios. **Ciudades**, RNIU, Puebla, n. 59, jul.set. 2003.

SPOSITO, M. E. B. Loteamentos fechados em cidades médias paulistas – Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.) **Cidades médias**: produção do espaço urbano regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 175-197.

SOARES, B. R.; RAMIRES, J. C. de L. Os condomínios horizontais fechados em cidades médias brasileiras. In: CABRALES BARAJAS, L. (Org.). **Latinoamérica**: países abiertos, ciudades cerradas. Guadalajara: Universidad de Guadalajara – UNESCO, 2002. p.373-396.

SOARES, B. R.. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. 1988. 225f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

_____. **Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado - Imagens e representações no Triângulo Mineiro**. 1995. 366f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

VARGAS, H. C.; SIDOTTI, T. de C. (I) mobilidade urbana. **Urbs**, São Paulo, ano 12, n. 47, p. 8-11, jul./set. 2008.

VASCONCELOS, L. T. de M.. **Calçadas de Curitiba: preservar é preciso**. Curitiba: da Autora, 2006. 140p.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo**. São Paulo: Annablume: FABESP, 1999.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**. Análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e respostas**. São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

YAMSHITA, Y.; MAGALHAES, M.T.Q.; RIOS, M.F. Identificação de padrões de posicionamento determinantes do comportamento de pedestres. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 18, Brasília, **Anais...**, ANPET, Brasília, 2004.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/ FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.