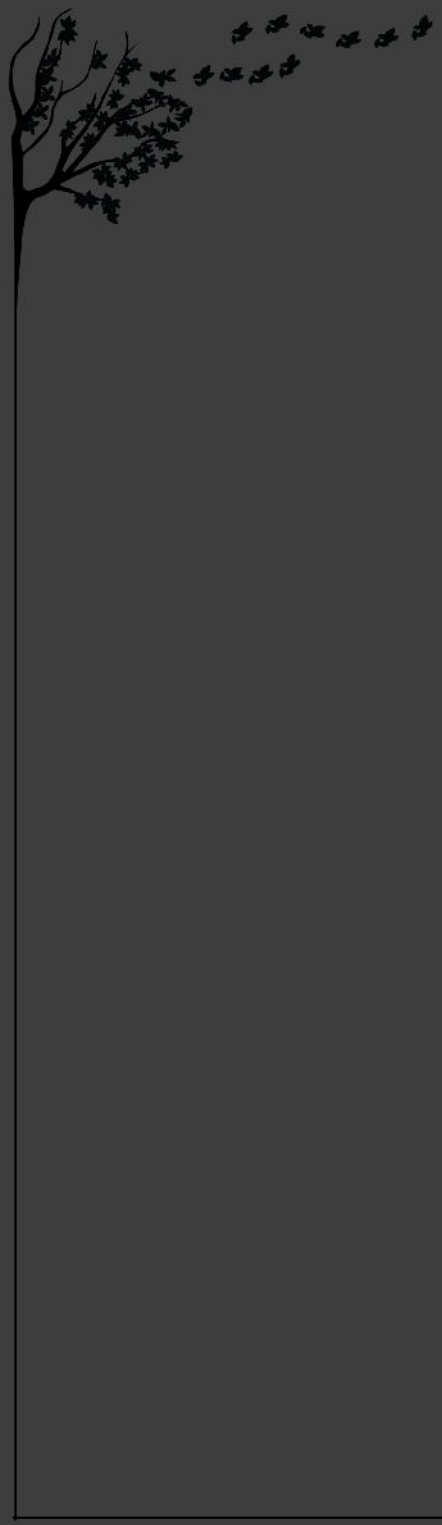
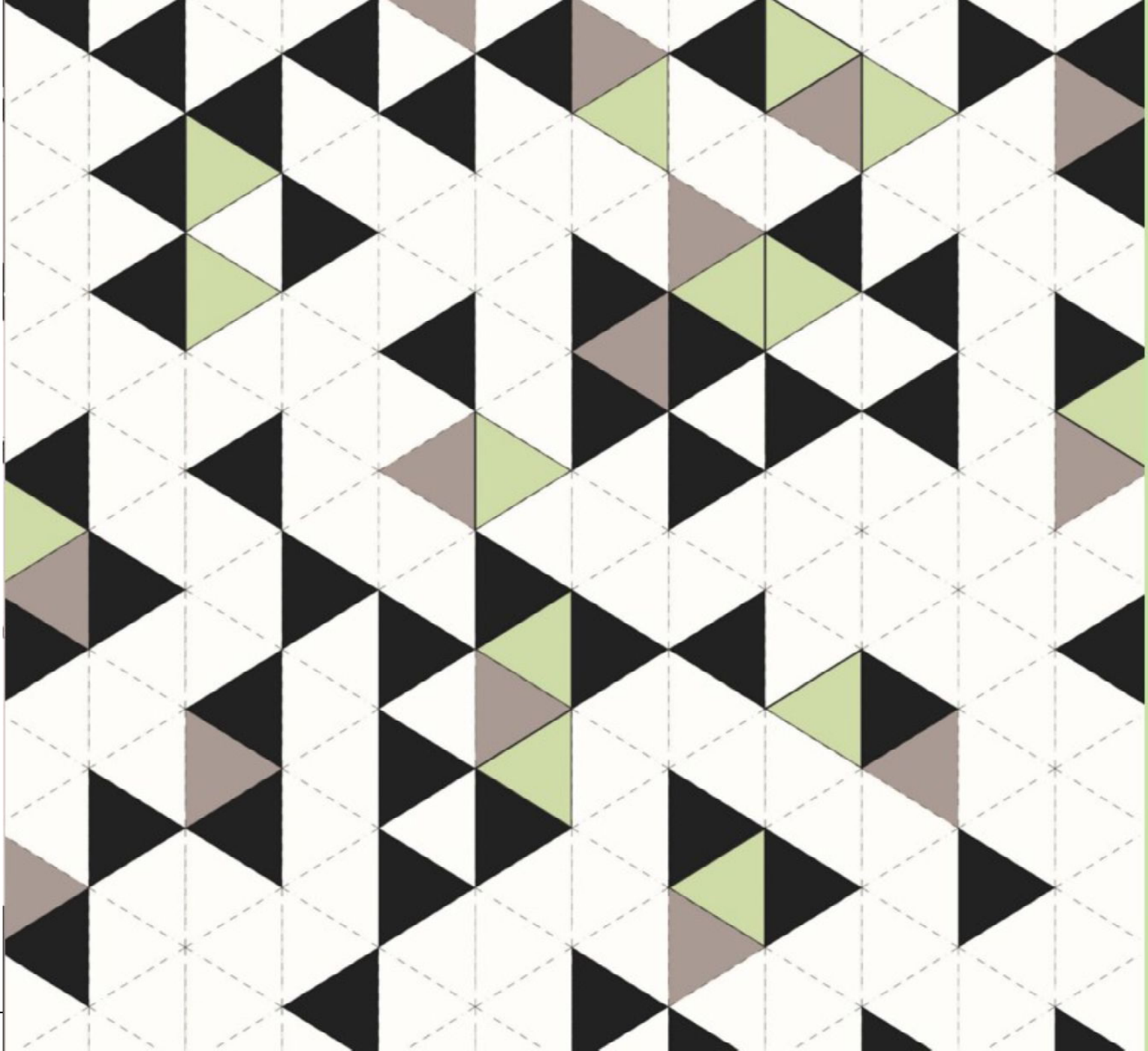

O Começo de Tudo...





O QUE VAI SER EXIBIDO NESSA MONOGRAFIA?





Do caos as cinzas, das cinzas ao verde, do verde a vida...

CADERNO 01:

APRESENTAÇÃO E INTRODUÇÃO TEORICA

CADERNO 02:

ASSOCIACAO DO TRIPE MSC, ANALISE URBANA DA CIDADE E RECORTE

CADERNO 03:

LEITURAS URBANAS, PLANEJAMENTO EM DIRETRIZES E PROJETO TEIA VERDE

DE PENDULO A PERMANENCIA

O bairro, a Avenida e suas encruzilhadas.

SUMÁRIO

CADERNO 01– O COMEÇO DE TUDO...

CADERNO 02– A HISTÓRIA, O REGISTRO _ O TEÓRICO...

PARTE I – TRIPÉ M S C

A NECESSIDADE DE MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE E CONECTIVIDADE PARA A CIDADE

CAPÍTULO 01 – CIDADE MODERNA X CIDADE CONTEMPORÂNEA

1.1 A **Mobilidade Urbana** e sua linha do tempo. | 21

1.2 O princípio de **Conectividade** e *Urbanidade* para o mundo contemporâneo.| 28

1.3 A necessidade da **Sustentabilidade** e *Infraestrutura Verde.* |33

1.4 **Considerações Parciais** | 36





Figura II-1 : Vista dos Olhos–Av Silvio Rugani

Fonte: Autora, 2017.

CAPITULO 02 – A CIDADE, SEUS SETORES E USUÁRIOS |

2.1 **Uberlândia**, e o conceito de tripé ausente | 39

2.2 O Bairro Tubalina, seu pêndulo caótico e a a-mobilidade urbana | 49

2.3 Considerações Parciais | 59

CADERNO 03 – INSIGHTS, O PROJETO _ A PROPOSTA FINAL

PARTE II – REQUALIFICAÇÃO URBANA + APLICAÇÃO DA CONCEITUAÇÃO DE **M S C** (MOBILIDADE + SUSTENTABILIDADE + CONECTIVIDADE)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CAPITULO 04 – REFERÊNCIAS

CAPITULO 05 – APÊNCICE



Figura II-1 : Interpolação entre gráficos conceituais e área de estudo Fonte: Autora, 2017.

PARTE I – TRIPÉ M S C :

A NECESSIDADE DE MOBILIDADE, SUSTENTABILIDADE E CONECTIVIDADE PARA A CIDADE



É necessário ter sempre presente que tanto a Arquitetura, quanto ao Urbanismo são disciplinas criativas, cujo fim é uma intervenção no espaço, transformando-o. (LAMAS, 2004, p.44).

Para muitos, ser Arquiteto e Urbanista significa estar sempre atrelado ao ato de criação, de desenhar e idealizar algo para o futuro de cada cidadão. Realmente, o meio que o criador e formador de ideias encontra para ler e expressar a arquitetura e a cidade é através de análises e desenhos. Porém, Estes não são os únicos métodos por eles utilizados. O profissional deve adquirir arcabouço teórico necessário, para fundamentar seus pensamentos e ideologias sobre o que deve, ou não, ser proposto para determinado espaço. O objetivo é transcender a partir de todas as referências teóricas, compreender o tema tratado e estudar soluções positivas implantadas em locais distintos.

Além disso, faz-se necessária a busca por uma rede de ideias e inspirações para serem seguidas em projetos posteriores, visando como intuito intervenção nesse determinado espaço, compreender sua *morfologia* e modifica-lo sem perder sua essência. A finalidade é a busca de identidade cultural e urbanidade para o mesmo - transformando não apenas o espaço urbano em questão, mas todas as pessoas que a ele estão atreladas.

Para aprofundar cada aspecto anexado ao Título em questão, é fundamental o entendimento e compreensão da morfologia urbana em si, desde sua denominação à sua importância para a configuração das cidades. De acordo com Lamas (2004), a Morfologia é utilizada como estudo das formas e compreensão de determinado objeto a partir de sua configuração e estrutura de origem.

> *Em primeiro lugar, devo ter presente que o desenho urbano exige um domínio profundo de duas áreas do conhecimento: o processo de formação da cidade, que é histórico e cultural e que se interligam as formas utilizadas no passado mais ou menos longínquo e que hoje estão disponíveis como materiais de trabalho do arquiteto urbanista; e a reflexão sobre a FORMA URBANA enquanto objetivo do urbanismo, ou melhor, enquanto corpo ou materialização da cidade capaz de determinar a vida humana em comunidade. Sem o profundo conhecimento da morfologia urbana e da história da forma urbana, arriscam-se os arquitetos a desenhar a cidade segundo práticas superficiais, usando << feitios >> sem conteúdo disciplinar.* (LAMAS, 2004, p.22).

1. CIDADE MODERNA

X

CIDADE CONTEMPORÂNEA

Uma passada pela história...

"As cidades são locais onde as pessoas se encontram para trocar ideias, comprar e vender, ou simplesmente se divertir. O domínio público de uma cidade – suas ruas, praças e parques – é o palco e catalisador dessas atividades". (GEHL, 2003, p.XI).

Desde o princípio da história, uma cidade forma-se com o intuito de prover, a certos povos e aglomerados de pessoas, um lugar fixo com tarefas de organização e rotina para cada habitante. Deste modo, o aglomerado, deixa de ser nômade e permanece em um único local, abrigando e sua herança cultural e iniciando assim, a '*civil*ização'.

> Para Rossi e Argan, Cidade é coisa humana, obra produzida por nossas mãos, testemunho de memória e de valores, e é, portanto, objeto e fato artístico. Para o autor, o que enriquece a cidade e os fatos urbanos – tantos antigos, quanto novos – é a sua constante transformação. Ou seja, os diferentes tempos presentes em um mesmo núcleo urbano, o que demonstrará uma cultura em transformação. (ALCÂNTARA, 2016).

Para estudar a distinção entre as cidades modernas e contemporâneas, enviesando os conceitos citados, é necessário buscar uma compreensão breve e sucinta sobre o surgimento do urbanismo e a trajetória das cidades até o fim do modernismo, até que implanta-se o modelo de cidade contemporânea que se vive hoje.

_A Cidade Industrial e o Urbanismo Latente

A origem da palavra urbanismo, segundo Choay (2010), é recente, podendo ser definida como 'ciência e teoria da localização humana' pelo dicionário. Isso acontece, devido às mudanças que

ocorrendo no século XIX, com a grande expansão da sociedade no período industrial. O urbanismo nasce com a pretensão de resolver um problema encontrado no ambiente atual da época - a cidade maquinista. Com o conhecimento prévio da história da revolução industrial, sabe-se que o crescimento populacional demasiado das cidades, tem como resultado um inchaço que a mesma não consegue suportar. O crescimento repentino ausenta as cidades da época de prover a infraestrutura necessária para a qualidade do ambiente, transformando-as em verdadeiros cenários inóspitos e infectados por doenças diversas, excluindo qualquer tipo de planejamento, muito menos desenho ambiental. O cenário é modificado apenas com a popularização dos ideais expostos por pensadores.

De acordo com Choay (2010), existem, na época, os grupos polemistas - providos de pensamentos políticos - e os humanitários, com propostas higienizadoras que tratam a cidade como um problema metaforizado de câncer/tumor. Dentro dessa utopia e discussão sobre o melhor método de urbanismo a ser aplicado, incluem-se os modelos progressista, culturalista, críticos sem modelo e o antiurbanismo americano.

Conforme Lamas (2004), diz-se que as premissas progressistas eram de destruição-renovação, que marca a segunda metade do século XIX na Europa e que se prolonga pelo início do século XX, até a Segunda Guerra Mundial, sendo nesse último período já apoiada pelas ideias modernas e pela Carta de Atenas.

Para Choay (2010), devido ao rápido crescimento da era maquinista, o século XIX é considerado grande propulsor de higienização das cidades e seus espaços livres. São criados diversos sistemas com intuito de barrar esse crescimento demográfico descontrolado, porém, propostas de espaços livres (conectados aos bairros, trazendo **vivência e conectividade**), entre os moradores com seu entorno imediato, não são debatidas.

A cidade é tida como o ponto de encontro da comunidade, onde tudo acontece. De acordo com Gehl (2003), ela representa a diversidade de usos, pessoas e meios de transporte. Um exemplo claro é a **rua compartilhada** que, com o tempo, perde força e torna-se quase inexistente.

Ao longo da história, o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro para os moradores, em vários níveis. As pessoas se encontravam, trocavam novidades, fechavam

ANOTAÇÕES:

> acordos, arranjavam casamentos – artistas de rua as entretinham, havia compra e venda de mercadorias. As pessoas compareciam aos grandes e pequenos eventos da cidade. Realizavam-se procissões, o poder se manifestava, festas e castigos eram publicamente realizados – tudo acontecia à vista do público. A cidade era o ponto de encontro. (GEHL, 2003, p.25).

Segundo o autor, Jane Jacobs é a pioneira a relatar o descaso com que estavam sendo construídas as cidades. Individuais, não mais conglomeradas. Cidades para o carro, que espreme toda a vitalidade e urbanidade para fora do ambiente urbano, fora de sua circunferência.

> Por décadas, a dimensão humana tem sido um tópico do planejamento urbano esquecido e tratado a esmo, enquanto várias outras questões ganham mais força, como a acomodação do vertiginoso aumento do trafego, de automóveis. Além disso, as ideologias dominantes de planejamento – em especial, o modernismo – deram baixa prioridade ao espaço público, as áreas de pedestre e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade. (...) uma característica comum de quase todas as cidades – independentemente da localização, economia e grau de desenvolvimento – é que as pessoas que ainda utilizam o espaço da cidade em grande número são cada vez mais maltratadas. Espaço limitado, obstáculos, ruído, poluição, risco de acidentes, e condições geralmente vergonhosas são comuns para os habitantes, na maioria das cidades do mundo. (GEHL, 2013, p.3

_Mas afinal, o que são ruas compartilhadas?

As ruas compartilhadas ou "shared streets" na língua inglesa, são uma oposição ao modelo rodoviarista implantado no século XX, que culmina em problemas demasiados, como por exemplo, a baixa qualidade ambiental urbana - uns dos grandes focos dessa monografia. Atualmente, as cidades começam a compartilhar de novo os espaços públicos com os cidadãos, através de uma proposta de mudança na utilização e repartição dessas vias. O desafio dessa denominação é diminuir a segregação da rua, modificando os calçamentos, retardando o trânsito veicular, de modo que todos os atores interajam e negociem seu deslocamento através do espaço.

Isso implica em retornar à rua a sua característica principal: espaço público, pois ela é muito mais do que apenas uma via de circulação, como foi citado por Gehl anteriormente. A rua é o ponto de encontro e, a partir de estratégias de pacificação do trânsito motorizado, da inclusão de novos meios de transporte, da diversidade de usos, ela volta a ambientar esse aspecto.

A deterioração das ruas, impõe efeitos nos padrões de mobilidade e na qualidade de vida urbana. Se a rua se torna menos atrativa, seja por falta de iluminação, descuido, falta de paisagismo ou padronização de usos, os usuários sentem-se menos atraídos a nelas permanecerem. Dessa maneira, caminhar ou andar de bicicleta tornam-se situações indesejáveis e perigosas ao olhar de quem percorre determinado espaço e, esse cuidado, é levado em conta e atribuído a proposta do projeto Teia Verde, demonstrado no caderno 03.

O desenho das "shared streets" busca qualificar o ambiente construído, além de melhorar a segurança e incrementar a vitalidade, trazendo usos diversos a esse novo espaço de socialização e

permanência. A promoção de liberdade de movimento, do direito de ir e vir, requer uma mudança substancial na forma de percepção que cada individuo possui da rua. Os motoristas devem sentir-se convidados a determinado espaço, porém, serem orientados a compartilhá-lo com outros meios de transporte como, os pedestres, ciclistas e vlts.

Em países imersos na cultura "carrocêntrica" (como o Brasil e a área trabalhada), o olhar para pedestres e ciclistas, é tendencioso e tido como obstáculos ou secundários e menos importantes. Como dito acima, nem sempre esse cenário foi implantado dessa forma. Os pedestres são empurrados às calçadas, que muitas vezes são estreitas e perigosas para o fluxo presente. Já os ciclistas nesse modelo de implantação, são os mais prejudicados. Com os limites de velocidade cada vez mais altos nas vias e a falta de uma implantação adequada para ciclovias, torna-se inviável pedalar de forma segura nas cidades.

Hoje, com o novos ideais e propostas adeptas das "magrelas" e pedestres, é possível compreender que a liberdade demasiada ao uso irrestrito do carro é prejudicial para a população e até mesmo para a economia.

_Cidade Moderna, a influência Americana e o Urbanismo perdido

De acordo com Bruand (2010), até 1930 não é implantada, de modo pleno, a arquitetura moderna no Brasil. Neste período, ainda repleto de propostas neocoloniais, Lucio Costa está entre os arquitetos do país que se encontram receosos, acreditando que tal movimento seria efêmero, como o *art nouveau* de 1900. Le Corbusier, com sua ilustre visita ao país, sana as dúvidas de Lucio Costa, provocando e influenciando-o. A influência desse mestre não se da repentinamente, ela serpenteia de modo progressivo as obras modernas que evoluem primeiramente na cidade do Rio de Janeiro e futuramente, Brasília. Corbusier guia os primeiros passos dos seus futuros discípulos, da sua linha de raciocínio modernista.

Porém juntamente com a influência do Movimento Moderno, difundido principalmente na Europa e no Brasil (destacando Brasília), há a presença ilustre dos Estados Unidos como fonte provedora do urbanismo rodoviarista.

ANOTAÇÕES:

A influência americana começa a atingir o mundo inteiro devido aos produtos da indústria cultural (cinematográfica, fonográfica, publicitária etc.). O rádio, a TV, as revistas, os quadrinhos e o cinema também contribuem muito para a consolidação do inglês como língua universal. Efetivamente, a partir da Primeira Guerra Mundial, além da indústria cultural, a produção e diversificação dos tipos de veículos (carros de passeio, caminhões, ônibus, tratores, etc), delineaam, nos grandes centros da Europa e dos Estados Unidos, a necessidade de modernização do sistema rodoviário urbano e da malha viária. A indústria automobilística, expande os padrões de consumo, influencia o desenvolvimento do transporte rodoviário e estrutura seu poder, perante economias centrais e periféricas.

Segundo Ford (1967), a expansão dos meios de transportes, especialmente o automóvel, facilita a comunicação e levar o mundo ao progresso. Desta maneira, inicia-se os investimentos em infraestrutura, na perspectiva de aumentar a circulação de pessoas e mercadorias pelas diferentes partes do mundo. No Brasil, a partir de 1920, por intermédio dos Estados Unidos, maior produtor mundial de veículos automotores, dá-se inicio aos financiamentos para a abertura de estradas, cria-se o DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem) e consolida-se o modelo "rodoviarista", em 1937.

Da década de 40 em diante, o Brasil literalmente "sai dos trilhos" e o sistema ferroviário nacional passa por um longo período de decadência. O "boom" rodoviário está diretamente vinculado a priorização do automóvel em detrimento dos outros transportes. Dessa forma, a Era Rodoviária brasileira e transita na influência e domínio do capital norte-americano. Porém, nesse período ainda, apenas 31% da população brasileira vive em cidades.

A partir de 1950, o processo de urbanização se intensifica, pois, com a industrialização promovida por Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek há a formação de um mercado interno integrado que atrai milhares de pessoas para o Sudeste do país, região que possui a maior infraestrutura e, consequentemente, a que concentra o maior número de indústrias. Em meados da década de 1950, o governo de Juscelino Kubitschek assume a presidência da república com o discurso de modernizar e transformar a economia brasileira por meio de um ambicioso plano de governo, capaz de fazer o Brasil crescer "cinquenta anos em cinco", o chamado "Plano de Metas". Os interesses econômicos externos levam o governo brasileiro a planejar e/ou desenvolver uma política rodoviarista no Brasil, como forma de atender ao lobby da indústria automobilística estrangeira, que seria um dos complexos de empresas propulsoras do desenvolvimento no país. A meta 27, destinada à indústria automobilística, prevê: "A meta de produção a ser atingida em 1960 deverá ser de 170.000 veículos, assim distribuídos [...] 80.000

caminhões [...] 25.000 jipes [...] 25.000 utilitários [...] 40.000 automóveis" (BRASIL, 1958, p. 101).

Em adendo a esse modelo rodoviarista, a cidade no movimento moderno, perde a mescla e reciprocidade entre o modo de se utilizar a rua, entre as diversidades de uso e inclusive no âmbito da própria habitabilidade, (expondo-se em torres e edifícios únicos simplificados por blocos), abandonando a característica de conexão entre lotes, residências ou construções menores. O período final da segunda grande guerra percorre até os anos setenta, o qual é um período de extrema carência e necessidade de aplicação de modelos de habitação, bairros e reconstrução dos centros urbanos de modo rápido. Essa urgência, dá-se devido aos resultados problemáticos da guerra e da movimentação da industrialização, e a cidade moderna não possuía propostas distintas das de qualquer conexão com a cidade tradicional.

Segundo Lamas (2004): existem quatro funções que são chaves do urbanismo moderno:

> As quatro **funções principais** (chaves do urbanismo): **habitar, trabalhar recrear-se e circular** - engendrariam áreas especificas. A cada função a sua área de solo exclusiva. **A área residencia**l ocupa o lugar principal do urbanismo, enquanto a **circulação** devera organizar a cidade existente. O grande objetivo será circular bem, em vias hierarquizadas que privilegiem a deslocação e separando os percursos entre o peão e o automóvel. << os planos determinarão a estrutura de cada um dos sectores atribuídos às quatro funções-chave e fixarão a localização respectiva dentro do conjunto. >>. A aplicação exaustiva destes postulados conduziria à <<cidade funcionalista>>, com as funções bem arrumadas em lugares próprios, sem sobreposições - o contrário da cidade tradicional, com a mistura e promiscuidade funcional. (...) A necessidade de **circular rapidamente** provocou estragos irreparáveis nas cidades, pela destruição de bairros e tecidos sociais, lançando vias e nos desnivelados, alargando ruas, destruindo edifícios, etc.; (...) Hoje, estas estratégias de trafego estão a caminho de serem substituídas por atitudes mais sensatas, de controle de transito, utilização de transportes públicos e, finalmente, de **integração das vias** como uma das componentes da estrutura urbana, em suma de <<domesticação do automóvel>>. (LAMAS, 2004, p. 345-346).

Com isso, o que resta nos corpos e veias da arquitetura moderna e seus princípios exclusivos da natureza e adoração à tecnologia, fazem com que o homem se desconectasse do mundo natural. Como cita Vital (2012).

> "A formação da cidade moderna contribui efetivamente com o processo de **desligamento do homem com a natureza** [...] As águas e os verdes diluem-se nas paisagens e dão lugar a uma estrutura física composta por pavimentação e edificações dispersas em territórios sem limites". (VITAL, 2012, p.41).

ANOTAÇÕES:

_O Pós-Moderno e a crise atuante

Nos anos 60 e 70, os governantes dão continuidade ao projeto rodoviarista de Juscelino Kubitschek, e os recursos investidos priorizam a expansão da infraestrutura rodoviária. Entretanto, os investimentos constantes para manutenção e recuperação do sistema de transporte não ocorrem da maneira prometida, esbarrando na crise econômica e financeira, em meados dos anos 80. Segundo Barat (1991), com a crise do petróleo afetando a economia brasileira, ocorrem reduções drásticas nos investimentos da infraestrutura rodoviária, resultando na deterioração da malha rodoviária brasileira, levando o país ao sucateamento do seu sistema de transporte, mesmo até após a década de 80. Com a crise financeira assolando o Brasil, além da falta de investimentos na infraestrutura de transportes, principalmente no setor rodoviário, leva o governo federal a buscar alternativas para solucionar os problemas na área de transporte. Uma dessas alternativas é a proposta do "selo pedágio", que instituía uma taxa para recolhimento de recursos para ser investida na infraestrutura em transportes. Tendo isso em mente, entende-se que para trafegar por estradas em bom estado de conservação, é necessário o pagamento de pedágios.

O gráfico 1 mostra que, no período de 1955 a 2000, a malha rodoviária nacional, pavimentada e não pavimentada, apresentou um crescimento contínuo na "era do rodoviarismo". Em 2008, houve uma leve retração da malha rodoviária não pavimentada. No entanto, a malha rodoviária pavimentada apresentou um leve crescimento. A crítica que se pode fazer a essa política rodoviarista é que o Brasil, um país considerado rodoviário, tem somente cerca de 12,5% da sua malha rodoviária pavimentada.

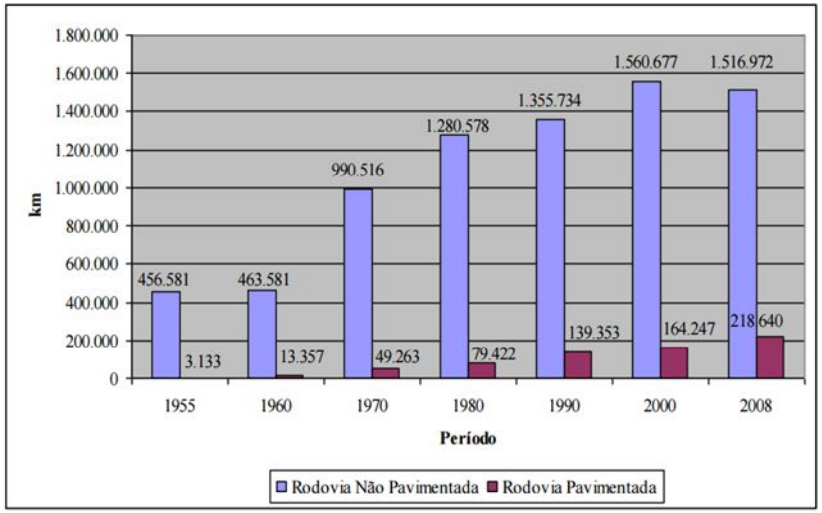


Gráfico II-1 – Evolução da malha rodoviária brasileira pavimentada e não pavimentada no período de 1955 – 2008 (km). Fonte: IBGE, 1985. GEIPOT, 1970, 1990, 2000. ANTT, 2009. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

De acordo com Lamas (2004), devido à crise energética, os planejamentos se deslocam da escala regional, para os bairros e os lugares. Planos muito extensos começam a ser revistos assim como os planos diretores. Inicia-se uma busca por pequenas intervenções como resultados imediatos. Devido a essa diminuição de crescimento da

economia e demograficamente falando, faz com que o urbanismo se interesse mais pelo miolo da cidade, pela qualificação de espaços não acabados. Uma das correntes arquitetônicas que reage contra o modernismo é o pós-moderno. Para Lamas (2004), é na década de 70 que o urbanismo moderno e sua arquitetura começam a se perecer.

> *No início da década de setenta, as crises energéticas dos choques petrolíferos e outros problemas conjunturais marcam o fim do crescimento econômico que sucede à segunda guerra e vão condicionar os programas urbanísticos. Pela diminuição do crescimento, grandes conjuntos e cidades novas são questionadas. Tais programas dependiam do aumento demográfico, de necessidades habitacionais e de constante crescimento econômico, consumindo grandes investimentos públicos e privados. Tais empreendimentos haviam-se caracterizado mais pela quantidade e extensão e necessitavam de qualificação, tratamento de espaços, equipamentos públicos e aproveitamento de infraestruturas. Absorveram grandes energias em detrimento dos centros das cidades.* (LAMAS, 2004, p.417).

A questão do plano diretor é política, de dominação, especificamente brasileira. Enquanto no Primeiro Mundo, os princípios modernistas – por meio de planos que são razoavelmente implantados – modelam concretamente o espaço urbano, no Brasil isso não ocorre: os planos não passam de discurso.

O pós-modernismo, segundo Mahfuz (1987), não é considerado como um movimento unificado sendo seguido pelas mesmas diretrizes por todos seus envolventes e seguidores. Eles possuem duas tendências principais características – o racionalismo e o contextualismo.

Os racionalistas tendem a considerar a arquitetura com autenticidade e autonomia. Eles têm com intuito recriar o foro público onde o ideal é que os cidadãos se reúnam e ajudem entre si a organizar sua sociedade e cidades.

Os contextualistas relacionam-se com o projeto a partir do conceito de harmonia com o entorno, servindo de transição ou até mesmo completar um traçado ou introduzir um novo. Para os contextualistas o desenho urbano tem como elementos a rua, praça, quadra entre outros, sendo a habitação, formadora de um tecido homogêneo. Para eles, os edifícios altos são um exagero, devendo ser construídos apenas se necessário e para casos importantes, os demais devem

ANOTAÇÕES:

se conectar com o espaço e ter contato com os seus possíveis vizinhos. A recuperação da cidade histórica para Lamas (2004) troz enfoque à qualidade ambiental, item importante e discutido nos dias de hoje, além da 'riqueza' da vida pelos espaços urbanos de antigamente, chamando atenção para a cidade como habitat natural do homem.

> De 1967 até hoje, a batalha pela cidade histórica ou pela cidade antiga tem sido constante. A crise energética e econômica deu uma forte ajuda. Bem-feitas as contas, demonstra-se que os custos globais da reabilitação são menores do que os da expansão urbana periférica, enquanto administrações urbanísticas e populações vão reconhecendo a necessidade de reutilizar e dar vida aos centros da cidade. (LAMAS, 2004, p.422).

Com isso, o novo urbanismo, busca em primeiro ponto, contestar o modelo urbanístico burocrático operacional, além de suas formas urbanas. Ele procura novos modelos de se pensar o desenho da cidade, atingindo ricas ideias e propostas, porém com contradições que são estudadas e analisadas a partir de diversos pensadores e implantadores para a realidade.

> Por outras palavras, parece existir de novo a fé e capacidade de a FORMA URBANA contribuir a vários níveis para a qualidade de vida dos cidadãos, recuperando as relações morfológicas que haviam caracterizado a cidade tradicional. (LAMAS, 2004, p.390).

De acordo com Lamas (2004), esse urbanismo é uma forma diferente de se pensar a arquitetura e o urbano, indo contra a designação do urbanismo moderno. Ele retoma de modo paradoxal, o urbanismo formal, interrompido há cinquenta anos. Esse modelo é extinguido devido a sua generalização até se tornar banal, sendo criticado e substituído por um novo modelo—o novo urbanismo.

O estudo sociológico feito, para compreender o comportamento dos habitantes e cidadãos dessa época, produziu interessantes resultados para análise e busca por novos caminhos.

> A forma de bairros e cidades tem implicações profundas na vida e comportamento dos habitantes. Esta verdade hoje tão evidente levou anos a estruturar-se. (...). Será pelo estudo dos comportamentos que se manifestarão as primeiras críticas contra o urbanismo moderno. (...) Neurastenia, delinquência juvenil, crimes e prostituição, um enorme tedio e isolamento social da população, tais eram, entre outros, os resultados de um bairro-dormitório isolado, longe do centro de Paris, com edifícios repetitivos e espaços urbanos residuais. (LAMAS, 2004, p.391).

_Final século XX - ao Hoje

> Mais uma vez, sobretudo em décadas recentes, houve alguns interessantes distanciamentos dos ideais do planejamento urbano modernista, particularmente para a criação de novas cidades e áreas residenciais. Felizmente, vem aumentando o interesse na construção de áreas dinâmicas e de uso misto, em vez de grupos de edifícios autônomos isolados. Nas últimas cinco décadas, também houve correspondente desenvolvimento no planejamento de trafego. Diferenciam-se acomodações de trafego, introduzindo-se princípios de moderação de trafego e tomaram-se vários passos em relação à segurança no transito. Entretanto, o aumento do trafego de veículos explodiu e enquanto os problemas eram tratados em alguns lugares do mundo, em outros, eles simplesmente se acumularam rapidamente. (GEHL, 2013, p. 5).

Nessas últimas décadas e especialmente fora do Brasil. Gehl (2013), aponta que uma grande quantidade de áreas urbanas espalhadas pelo mundo se esforçaram para reavivar suas áreas publicas. O objetivo era trazer propostas de urbanidade, melhorando a vida urbana, propor trajetos com condições dignas para os pedestres, colocando-os como prioridade e *'desprotagonizando'* o carro e o trafego que o mesmo acarreta.

Nesse caso, é possível enxergar a compreensão desses países, em relação ao que é necessário para a cidade e seus espaços públicos, em relação aos países subdesenvolvidos ou emergentes, local em que hoje, se encontra o Brasil. Dentro do país, a cada dia, a qualidade de vida perante o meio urbano é menor, fazendo com que o protagonista que deveria ser o pedestre, lute, para pertencer a aquele determinado local, que deveria lhe ser seu por direito.

Segundo Gehl (2013), é na virada do milênio que pela primeira vez a habitabilidade das cidades se superam em questão de números e porcentagens a da vida rural. Isso demonstra a agilidade com que as cidades se desenvolvem e como o crescimento urbano continuará em ampliação pela próxima década, pelo menos. Por isso, é importante que os arquitetos e urbanistas modifiquem, repensem e recriem o planejamento das cidades juntamente com quais devem ser suas reais prioridades.

> Esse é o plano de fundo para a proeminência da dimensão humana no planejamento urbano (...). As cidades pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta. (GEHL, 2013, p. 6).

_O Brasil é Urbano?

Segundo Duarte (2013). "O Brasil é urbano".

> Essa afirmação pode ser facilmente apreendida pelos dados do Censo de 2000, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que mostra que mais de 80% dos brasileiros são considerados população urbana. Esse número coloca o Brasil como país mais urbanizado do mundo, a frente dos Estados Unidos ou do Japão – países com forte industrialização. (DUARTE, 2013, p.43-44). (...) A acelerada urbanização brasileira foi marcada por um intenso processo migratório, (...) O fato é que esse processo migratório foi feito por 'populações oriundas de regiões que ainda não superaram o patamar da economia de subsistência'. (GOUVÊIA, 2005, p.32 apud DUARTE, 2013, p.44).

A partir de 1970, mais da metade dos brasileiros se encontram em áreas urbanas, cuja oferta

ANOTAÇÕES:

de emprego e de serviços, como saúde, educação e transporte, são maiores. Em 60 anos, a população rural aumenta cerca de 12%, enquanto que a população urbana passa de 13 milhões de habitantes para 138 milhões, um aumento de mais de 1.000%. No Grafico abaixo é visível essa taxa de urbanização brasileira crescendo consideravelmente da década de 40 até o ano de 2010.



Gráfico II-2 – Evolução da taxa de urbanização brasileira de 1940 a 2010.
Fonte: IBGE, 1985.

Para Vogt (2002), o que é grave em megalópoles e cidades globais, torna-se muito mais sério e arriscado em cidades subdesenvolvidas, como no caso de São Paulo, que também é uma cidade global, porém possui um alto índice de concentração de riqueza nas mãos de uma parcela pequena da população, havendo uma segregação gritante, que clama por atenção.

> De fato, estamos, pela primeira vez na história da humanidade, na iminência de vermos, nos próximos anos desse início de século, a população das cidades superar a população do meio rural, sendo que, em 2025, segundo projeções da ONU, essa inversão já mostrará um índice populacional de 61% concentrado em espaços urbanos. Em 1950, não havia no mundo mais do que 7 cidades com população superior a 5 milhões de habitantes; hoje, são dezenas. Havia apenas 100 cidades com mais de 1 milhão de habitantes. Hoje, elas se multiplicaram a ponto de, 2025, de acordo com a ONU, terem uma previsão de 527, e o que é pior, a grande maioria localizada em países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento. (VOGT, 2002, p. 1).

O potencial de cidade segura é dado a partir da qualidade urbana inserida no espaço, fazendo que cada vez mais, as pessoas usufruam de determinado local seja como, (pedestres, ciclistas), seja com o intuito de permanência ou simplesmente como passageiros pendulares daquele local. De qualquer forma, a vitalidade se encontra nas entranhas do espaço público, trazendo como consequência novos usos comerciais, sociais e culturais continuando o ciclo com proposta de uma **cidade cheia de vida** e conectada.

> Agora no início do século XXI, podemos perceber os contornos dos vários e novos desafios globais que salientam a importância de uma preocupação muito mais focalizada na dimensão humana. A visão de cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis tornou-se um desejo universal e urgente. (....). Um grande reforço desses objetivos é uma intervenção política unificada por toda a cidade para garantir que os moradores se sintam convidados a caminhar e pedalar, tanto quanto possível, em conexão com suas atividades cotidianas. (GEHL, 2013, p. 6).

Nos últimos anos do país, sucedem-se inovações valiosas dentro da gestão urbana. Entre elas, está o Estatuto da Cidade, que ocorre de forma

graduada logo após a finalização da Ditadura Militar e que, juntamente a formulação desse estatuto, trazem envolvimento com a população, elaborando novos planos urbanos, segundo Duarte (2013). Castriota (2003), inicia seu capitulo questionando como é definido, nos dias de hoje, a urbanização do Brasil.

> Como, nas cidades, vive a maioria dos brasileiros? Quais as suas condições de trabalho e não-trabalho? Qual a sua renda? Que acesso têm aos benefícios da maternidade? Quais as suas carências principais? Como se distribuem, na cidade, as pessoas, segundo as classes e os níveis de renda? Quais as consequências da marginalização e da segregação? Quais os problemas da habitação e da mobilidade, da educação e da saúde, do lazer e da seguridade social? Como definir os lugares sociais na cidade, o centro e a periferia, a deterioração crescente das condições de existência? (SANTOS, 1993, p.10 apud CASTRIOTA, 2003, p.1).

Segundo Villaça (2003), as cidades atuais são o local definido de toda injustiça e exclusão brasileira.

> Nelas estão a marginalidade, a violência, a baixa escolaridade, o precário atendimento à saúde, as más condições de habitação e transporte e o meio ambiente degradado. Essa é a nova face da urbanização brasileira. (...) O IDH pretende ser um indicador mais revelador do desenvolvimento de um país do que o tradicional PIB per capita. Pretende medir o chamado 'desenvolvimento humano', ou a qualidade de vida dos povos a partir de indicadores de educação, de saúde e de renda. (...). (VILLAÇA, 2003, p. 29-30).

Devido a isso, pode-se prever, que a falta de um bom planejamento urbano, impede que o país progrida morfologicamente e cada vez mais se encontre em declínio em relação à qualidade do ambiente, ao uso que aquele local possui e todos os itens necessários para uma boa convivência e habitabilidade da rua e do urbano que se deveria ter.

As terras urbanas, para Maricato (2013), tão desejáveis pela população brasileira, não são nada democráticas. As mesmas se encontram nesses últimos tempos no controle do mercado imobiliário. "Quem manda é o capital especulativo, o mercado imobiliário, as empreiteiras e a indústria automobilística".

Para Villaça (2003), é desse modo que se sabe que o marketing além de outros meios informativos estão longe de serem íntegros, neutros e ingênuos.

> Eles contribuem muito para construir e difundir um estilo de vida e um modelo de felicidade e de modernidade que são escancarados à maioria, e que contribuem para tornar conscientes a exclusão e a injustiça na mente dessa maioria. (...) O adolescente não conseguirá uma namorada se não tiver o tênis tal ou a calça jeans tal. Assim, os enormes desníveis de renda e de poder político se manifestam em desníveis de valores e de estilos de vida. (...)

ANOTAÇÕES:

> espaço urbano no Brasil desempenha um importante papel na produção e reprodução de toda essa desigualdade. (VILLAÇA, 2003, p.32-33).

O agravante da exclusão social no país, de acordo com Castriota (2003), é entrelaçado ao agravamento da segregação que se tem dos territórios do mesmo, marcando assim a urbanização do Brasil.

> Regiões inteiras são ocupadas ilegalmente. Ilegalidade urbanística convive com a ilegalidade na resolução de conflitos: não há lei, não há julgamentos formais, não há Estado. À dificuldade de acesso aos serviços de infraestrutura urbana (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, difícil acesso aos serviços de saúde, educação, cultura e creches maior exposição à ocorrência de enchentes e desabamentos) somam-se menores oportunidades de emprego, maior exposição à violência (marginal ou policial), difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer, discriminação racial. A exclusão é um todo: social, econômica, ambiental, jurídica e cultural. (MARICATO, apud CASTRIOTA, 2003, p. 7).

A Brasília moderna assim como partes de São Paulo e Los Angeles, para Caldeira (1999), se assemelham quando, excluem dos seus espaços físicos, pedestres, veículos sustentaveis e as relações e interações entre eles.

> Brasília é hoje a cidade brasileira mais segregada, e não a mais igualitária. Ironicamente, os instrumentos do planejamento modernista, com uma pequena adaptação, se tornam os instrumentos perfeitos para produzir desigualdades, e não para apagar as diferenças. Ruas só para tráfego de veículos, a ausência de passeios, fechamento e internalização das áreas comerciais, e vazios espaciais isolando edificações esculturais e áreas residenciais ricas são instrumentos perfeitos para gerar e manter a separação social. (CALDEIRA, 1999, p.13 apud CASTRIOTA, 2003, p.13).

Segundo Vital (2012), existem sete princípios contemporâneos que passam a reger o pensamento desse novo modelo urbanista, são eles: conservação urbana, conservação e preservação do patrimônio natural e cultural, sustentabilidade identidade cultural, habitabilidade, urbanidade e paisagens culturais. Todos os princípios ativos descritos, são primoridiais para esse trabalho que se preocupa com a qualidade ambiental urbana, além de uma mobilidade sustentável e conectividade entre os usos, promovendo a urbanidade e identidade cultural nas pessoas.

Hoje, em diversos países da Europa, se consolida um tipo de inversão de desenho urbano. Para Lamas (2004), novos jardins e praças, diferentes arborizações se alinhando a cordel, reforçam a conexão da rua e espaço público, de "ruas compartilhadas", como dito acima, além de implantações de equipamentos que qualificam o urbano.

> A progressiva implantação do 'novo urbanismo' já saltou dos estiradores dos arquitetos mais promissores e das escolas de arquitetura para a pratica conduzida pelas administrações públicas e municipais. Um longo e penoso caminho terá sido percorrido até a aceitação da FORMA URBANA no desenho da cidade. Representa também um significativo e crescente interesse que se vem dedicando às cidades, aos ambientes construídos e ao planeamento urbano. (...) A criação de espaços de uso coletivo, a arborização e o arranjo de ruas e praças, o traçado de novas vias, e finalmente, a morfologia urbana utilizada no desenho

das extensões periféricas testemunham a aplicação e os resultados já visíveis do 'novo urbanismo'. (Lamas 2004, p.439 - 442).

_A união da história com objetivo do trabalho

Busca-se nessa monografia como um todo, uma base para responder as problemáticas encontradas ao objeto de estudo, demonstrados no capitulo quatro. Além dessa introdução explicativa, que situa o contexto urbano atual brasileiro, os subitens decorrentes conseguem entrelaçam a história, as palavras-chaves(mobilidade, sustentabilidade e conectividade), ao recorte.

Essas bases, fortalecem os conceitos citados e explicitados no primeiro caderno, juntamente com os estudos do bairro e do recorte, com as analises e leituras urbanas e ambientes, além os estudos de referências. Chega-se, então, a um projeto urbano que consta em sua morfologia sistemas modais de qualidade que respeitam a historia, mas que buscam se alinhar às premissas de cidades contemporâneas sustentáveis e anseiam por qualidade urbana ambiental para toda a comunidade.

(....) O espaço reconquistado em Copenhague, Melbourne e Nova York não representa um tradicional e nostálgico idílio. São cidades contemporâneas com economias solidas, grandes populações e funções urbanas versáteis. O admirável é que elas refletem uma compreensão crescente de que as cidades precisam ser pensadas para enviar convites à circulação de pedestres e à vida na cidade. Elas reconhecem a **importância dos pedestres e dos ciclistas** para a sustentabilidade, e saúde da sociedade e reconhecem a **importância da vida urbana** como um ponto de encontro atrativo, informal e democrático para seus residentes no século XXI. Depois de quase cinquenta anos de negligencia com a dimensão humana, agora, no início do século XXI, temos necessidade urgente e vontade crescente de, mais uma vez, **criar cidade para as pessoas**. (GEHL, 2003, p.29).

1.1 **A Mobilidade Urbana** e sua linha do tempo. I





Figura II-2: Apropriação das vias
Fonte: Google Imagens <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/0e/93/a6/0e93a67844b315ac4bad8425b4e6a4b64.jpg>
Figura II-3: Croqui Av. Silvio Rugani **Fonte:** Autora,2017.

A mobilidade é um componente essencial à saúde da cidade. As cidades não podem ser pensadas para os carros. O ritmo do encontro é o ritmo da caminhada. Precisamos desenhar nossas cidades para que o espaço do pedestre seja determinante e que os outros modos leves de deslocamento, como a bicicleta, também sejam favorecidos. O transporte público precisa de qualidade, oferecendo confiabilidade, conforto e dignidade ao usuário. (GEHL, 2003, p.XII).

ANOTAÇÕES:

_A Mobilidade dentro da Morfologia Urbana

Para Rossi (1964), Morfologia, nada mais é do que o *estudo* (logia) *das formas* (morfo). Em seu trabalho o autor reconhece o estudo das formas da cidade, como métodos funcionais que geram uma estrutura espacial e que assim vão transformando o espaço urbano em que se vive. Dentro desses sistemas, Rossi distingue como tripé: o sistema econômico, o político e o social. A Morfologia da cidade enquanto paisagem urbana deve ser compreendida e analisada a partir de três escalas: A rua, o bairro e a cidade.

As formas segundo Lamas (2004), não se correspondem simplesmente a uma visão estética ou arquitetônica, mas se assemelham e se conectam a diversos comportamentos, se apropriam do espaço, unindo a vida, o lugar e os cidadãos que ali circundam e moram. Tais formas podem se representar de variados modos pelo espaço e influenciar a vida social, segurança, conforto e bem-estar de todos os cidadãos.

Conforme Rego e Meneguetti (2011), o desenho da cidade se destaca através de sua 'tessitura', teia criada pelos seus fundamentos. A trama urbana deve ser considerada como um tecido vivo, sempre em alteração ao decorrer do tempo. Esse tecido se compõe através do sistema viário, do *sistema modal*, pelos espaços livres da cidade além das edificações, quadras, monumentos que dão destaque e servem como marco para a urbanização.

Em adendo a isso, é necessário destacar o trabalho mútuo e a conexão entre as áreas privadas e as vias públicas, entre o espaço livre e a área edificada. Essas áreas funcionam em conjunto, numa inter-relação.

Desde o princípio dos tempos e das construções das cidades, a morfologia urbana se encontra atrelada à *mobilidade* que segundo o dicionário, nada mais é do que a capacidade de se mudar, ou ir a algum outro local com rapidez. Segundo Vital (2012), a mobilidade se conceitua por modos de deslocamentos tanto de bens, quanto de pessoas, que procuram facilitar a vida humana dentro do meio urbano, associado à condição de acessibilidade. É através da mobilidade urbana que se permite um bom desempenho das cidades, atuando com isso, o direito de ir e vir citado na apresentação dessa monografia, propondo às cidades mais democráticas e sustentáveis.

> *O sucesso de uma cidade depende das conexões existentes entre os diversos usos que a cidade possui e produz um ambiente urbano eficiente, habitável e psicologicamente nutrido a partir de conexões existentes entre as ruas, áreas comerciais, escritórios e serviços, casas, zonas de pedestres, áreas verdes, praças estacionamentos, dentre outros que tenham coerência geométricas. (...) A malha de transporte define a forma da cidade e esta, por sua vez, vive e funciona de acordo com os caminhos de conectividades dessa malha.* (SALINGAROS, 2000, apud VITAL, 2012, p.103.).

Se a mobilidade for coesa, conectada e gerar integração (com os comércios, habitações e áreas verdes), ela produzirá, um ambiente eficiente e bem nutrido, possibilitando então, gerar uma mobilidade sustentável, pertencente a uma cidade funcional e consistente. Estuda-se sobre a morfologia urbana para melhor compreensão da formação das

cidades construídas. O próximo capítulo, retrata especificamente a cidade de Uberlândia e busca entender a partir da história, a evolução e transformação da cidade no ambiente urbano. Além dessa evolução, busca-se analisar as relações que ela possui e identificar o melhor modo de intervir no desenho e requalificar o recorte dentro da cidade.

_A Mobilidade nas cidades brasileiras

Devido ao crescimento tecnológico, no início do século XX, a indústria automobilística, se desenvolve e reforma os antigos padrões de deslocamento, antes já consolidados, substituindo-o pelo novo meio de transporte protagonista e enraizado do modernismo até o as cidades contemporâneas atuais.

> Como já foi afirmado, mais do que planos ou leis, o que parece orientar o crescimento das cidades são as obras esparsas de infraestrutura definidas por empreiteiras em consonância com os governantes de plantão, a especulação imobiliária que, com investimentos públicos, abre novas frentes de expansão condenando parte das cidades à deterioração, com especial destaque para a matriz rodoviarista. O que temos são obras sem planos e planos sem obras. (MARICATO, 2003, p.25).

A mobilidade se tornou escrava e refém do veículo automotor que antes, era considerado fetichismo e desejado pelos habitantes. Porém, o urbanismo contemporâneo com suas premissas de um desenho urbano focado em sustentabilidade e qualidade ambiental, indaga e repensa esse modelo egocêntrico de utilizar, como primeira opção, o automóvel, que ocupa muitas vezes uma única pessoa.

Poucos transportes públicos circulam nas vias urbanas e se encontram sempre arrochados e exprimidos pelas ruas da cidade. Já os ciclistas, que optam por um meio de transporte limpo, não tem direito na 'selva de pedra', sendo sempre obrigados a correr algum perigo ao atravessar alguma avenida que protagoniza os automóveis.

> Há uma quase unanimidade entre urbanistas do mundo todo ao contrapor e defender a "cidade compacta com diversidade de usos" em oposição à cidade dispersa com especialização de usos. Uso misto e mais denso do solo (contrapondo-se aos subúrbios dispersos e condomínios extensivos e fechados), desenvolvimento da economia local e defesa do pequeno comércio, implantação de centros de bairros com oferta de serviços públicos, comunidades com sentido de vizinhança, propiciam viagens curtas que podem ser feitas a pé para acessar a padaria, a lavanderia, o chaveiro, a farmácia, o cabeleireiro... A pegada ecológica é menor (além de propiciar também maior segurança pública como já demonstrou certa bibliografia a começar pelo clássico livro de Jane Jacobs, Morte e vida das grandes cidades). . (MARICATO, 2003, p.28).

_A mobilidade e seu estrangulamento

ANOTAÇÕES:

Segundo a perspectiva de Maricato (2003), a mobilidade rodoviarista, é um dos fatores que mais contribuem para o retrocesso da condição de vida das metrópoles. O automóvel massacrou a cidade, segundo a autora. O que antes é tido como uma alternativa de locomoção para os *ricos*, acaba se tornando uma necessidade e utilidade por todos os habitantes.

O automóvel é o elemento mais forte e que mais influenciou, o modo de vida urbano da época de toda a industrialização. Ele devasta a cidade e também a si próprio, pois causa com sua presença exacerbada e exagerada, tráfegos intensos, que geram poluição e barulho como parte do dia a dia. "... o carro tornou a cidade grande inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfixiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém mais quer sair de tardinha.". (GORZ, 2004, p.79 apud MARICATO, 2008, p.5).

> No Brasil, de modo bastante semelhante ao de outros países da América Latina, as cidades e as formas de mobilidade guardam diferenças marcantes em relação aos casos de países centrais, em que pese à mimetização do modo de vida. (...) Necessidades básicas como esgoto ou a habitação segura estão ausentes num quadro em que estão presentes eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e até automóveis. De fato, pesquisa desenvolvida durante muitos anos na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo mostrou a presença de bens industriais modernos (incluindo automóvel usado) convivendo com a falta de saneamento básico ou mesmo de um banheiro com as mínimas condições técnicas de funcionamento nas favelas da metrópole paulistana. (MARICATO, 2008, p.8).

As cidades brasileiras, segundo Villaça (1995), não apresentam graves problemas devido à ausência ou má qualidade de Planos Urbanísticos, mas sim, pois o crescimento das mesmas é feito ao largo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos ligados ao governo de plantão, o famoso "plano-discurso" que cumpre nada além de um papel ideológico.

> No caso das metrópoles, além dos grupos locais, o capital imobiliário e as empreiteiras contam sempre na definição dos investimentos que não obedecem a nenhum plano explícito. (...) O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns... (MARICATO, 2002, p. 124-125).

Em questão de idealizações de cenários projetuais, Jacobs (2000), acredita que o distrito deve manobrar as barreiras que os bairros possuem, politicamente, socialmente e fisicamente falando. Ele deve ir além para se autogerir. Para Jacobs (2000), o objetivo é não focar em bairros planejados, com o idealismo de planejamento, sendo o mesmo, grande no aspecto vizinhança, e pequeno no âmbito distrito. "A maioria das pessoas se identifica com os lugares da cidade quando passam a utilizá-los. Para isso, as pessoas devem sentir-se atraídas por coisas que se mostram úteis, interessantes e convenientes". (JACOBS, 2000, apud NETO, 2012, p. 13).

Existem quatro possibilidades para procriar diversidade nas ruas e distritos segundo Jacobs (2000). Entre essas ela cita, a multifuncionalidade gerando a presença das pessoas nas ruas em horários e motivos distintos. Outro ponto importante para a autora, são as quadras

curtas, fazendo o pedestre entrar em contato com a vizinhança, ter o habito de virar as esquinas, aumentando a quantidade de ruas e diversidade.

Por último, a autora especifica a alta densidade, porém não extrapolada, da população e dos flutuantes, como visitantes e fregueses. Esse conjunto de possibilidades se condicionam a vitalidade e diversidade desses espaços e não ao modelo e vocação do mesmo. Segundo Maricato (2002), isso deve ser pensado através da 'militância intelectual', propondo caminhos novos, diferentes dos já traçados que contribuem com a qualidade urbana.

_A mobilidade como provedora de segurança nas ruas

> Manter a segurança urbana é uma função fundamental das ruas das cidades e suas calçadas. (...) O principal atributo de um distrito urbano prospero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos (...) O distrito que falha nesse aspecto também fracassa em outros e passa a criar para si mesmo, e para a cidade como um todo, um monte de problemas. (...). Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas mais inseguras. (JACOBS, 2000, p.30).

Para Jacobs (2000), a rua deve possuir três qualidades principais, com o intuito se tornar mais segura. O primeiro passo seria a delimitação rígida entre o que é privado e público, que geralmente não é aplicado nos subúrbios e seus conjuntos. Como outro modo de segurança, cita-se o quanto a abertura nas fachadas laterais a rua, que são cegas por hábito, afeta o espaço tornando-o os próprios olhos dos edifícios. Em último lugar, uma calçada que é sempre utilizada e não é interrompida, aumenta automaticamente o número de pessoas que circulam, e cresce a quantidade de olhos observantes e atuantes no local, gerando observadores internos, que se distraem pela janela com o movimento das pessoas no entorno.

> Mas não podemos obrigar ninguém a utilizar a rua sem motivos. Ela tem de oferecer atrativo de uma grande quantidade de lojas e lugares públicos ao longo das calçadas, alguns desses devem também ficar abertos à noite. Lojas, bares e restaurantes contribuem, pois, na prática, para dar segurança à rua. (JACOBS, 2000, apud CHOAY, 2010, p. 294).

Com isso busca-se um sistema coeso e integrado gerando cada vez mais uso para o local. O objetivo é que os moradores ou pendulares utilizem a calçada, trazendo mais polos atrativos. Trazendo vida a lugares, que antes eram vazios ou locais de passagem e criando uma rede intra e entre bairros fortificando esse

ANOTAÇÕES:

sistema, dando lucro aos donos de pequenos comércios, fazendo-os investir mais ainda na segurança do local, atraindo com isso um maior número de pessoas e continuando assim o ciclo.

Esse sistema é adotado na área recortada do projeto atuante nessa monografia, justamente pelos seus conceitos e propostas, como a segurança ansiada, que é muito conflitante entre o Tubalina e Cidade Jardim, que são bairros residenciais, sem atrativos comerciais - noturnos ou diurnos. Desse modo os moradores e visitantes se sentiriam mais confiantes e seguros em percorrer determinado trajeto, curiosos com a infraestrutura implantada, aumentando o fluxo de pedestres no local e automaticamente a segurança do mesmo, implantando devagar a urbanidade e qualidade urbana e ambiental desejados.

> Em uma rua, a confiança se estabelece através de uma série de numerosos e minúsculos contatos, dos quais a calçada é o cenário. Ela nasce do fato de que uns e outros param para tomar uma cerveja no bar, (...) trocam impressões com outros clientes na padaria, cumprimentam companheiros que estão tomando sua Coca-Cola, (...) os hábitos variam (...) A maior parte desses atos e ditos são manifestamente triviais mais a soma deles não é. Ao nível do bairro, o conjunto dos contatos fortuitos e públicos, geralmente espontâneos, é que cria nos habitantes o sentimento da personalidade coletiva e acaba por instaurar esse clima de respeito e de confiança cuja ausência é catastrófica para uma rua, mais cuja procura não poderia ser institucionalizada. (JACOBS, 2000, apud CHOAY, 2010, p. 295).

Enquanto mobilidade-segurança, a intenção dessa monografia é de criar uma conexão maior entre rua-pessoa, desfocando, porém não excluindo a proposta rua-carro. A avenida Silvio Rugani, é considerada como Avenida porém possui uma caixa de rua tradicional, não conseguindo ofertar e acolher todos os usos descritos abaixo.

> Ruas de 30 ou 35 metros de largura seriam suficientes para acolher ao mesmo tempo as atividades das crianças, as arvores necessárias, a circulação do pedestre e a vida pública dos adultos. Poucas ruas têm semelhante largura. Esta é invariavelmente sacrificada à circulação dos veículos; geralmente se considera que as calçadas estão destinadas unicamente à circulação dos pedestres, sem que se reconheça nem que se respeitem nelas os órgãos vitais e insubstituíveis da segurança urbana, da vida pública e da educação das crianças. A supressão das ruas que tem por consequência a supressão de seu papel social e econômico é a ideal mais funesta e mais destrutiva do urbanismo ortodoxo. (JACOBS, 2000, apud CHOAY, 2010, p. 298).

A mobilidade e os transportes 'secundários'

> A multimodalidade nos transportes urbanos pode promover os equilíbrios social, ambiental e econômico. É isso o que guia a política de mobilidade urbana, chamada de *Estatuto da Mobilidade Urbana*, em elaboração pelo Ministério das Cidades, e o que fez com que o ano de 2003 fosse criada, dentro do Ministério, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob). (DUARTE, 2013, p.159)

Segundo o pensamento de Duarte (2013), o automóvel, protagonista da mobilidade atual do país, faz com que as calçadas percam seu espaço para adicionar no lugar, ruas largas, iluminadas e asfaltadas. Porém mesmo que essa linha modal ainda seja protagonista no Brasil e nos países emergentes, existem hoje, propostas de mobilidade sustentável, aumentando a quantidade de transportes públicos, colocando

em prática redes cicloviárias e campanhas para aumentar o índice de habitantes utilizando outros meios modais para se locomover pela cidade.

Os automóveis são 17 vezes mais emissivos a poluições do que os ônibus, porém os campeões de emissivos e riscos à saúde pública, são as motos poluindo 32,3 vezes mais. Esses dados buscam como intuito, destacar os efeitos nocivos do privilegio dos transportes motorizados e a necessidade de se procurar alternativas diferentes para se deslocar as redes de mobilidade urbana.

> O transporte público é o único serviço urbano explicitamente citado no Estatuto da Cidade. O usufruto da cidade depende do ir e vir, ou seja, de ações cotidianas (...) fazer o uso de equipamentos de lazer com outras atividades sociais (...) o transporte coletivo motorizado de qualidade é um dos principais meios de garantir direitos básicos aos cidadãos, uma vez que permite o acesso a serviços públicos, a equipamentos urbanos e ao mercado de trabalho. (DUARTE, 2013, p.156).

O Ministério das Cidades, segundo o autor, cita como principais diretrizes para uma mobilidade urbana de qualidade, os conceitos de repensar o desenho urbano minimizando o uso de carro, e priorizando o transporte público, além de promover o uso de meios não motorizados e por último, porém extremamente necessário: a valorização dos pedestres e seus deslocamentos pela cidade.

> A bicicleta constitui-se em uma alternativa barata de sistema de transporte com benefícios aos cidadãos, ao transito e ao meio ambiente (...), mas a infraestrutura para o trafego de bicicletas é praticamente inexistente no país, excetuando exemplos bastante isolados. (...). Um ponto fundamental para a garantia da infraestrutura desse sistema modal é a articulação com outros sistemas de transportes – iniciativa de baixo custo e efetiva (...). Esses equipamentos são, por exemplo, bicicletários (estacionamentos) e paraciclos (barras metálicas para prender as bicicletas) instalados em pontos de grande movimento na cidade. (DUARTE, 2013, p.163-164).

Para o autor, são as calçadas que estimulam as pessoas a se deslocarem ou não a pé pela cidade. As mesmas devem propiciar, além de, conforto e segurança, um mobiliário urbano adequado, que promova estímulos, para que os cidadãos permeiem por determinado local. Além disso, a arborização das vias é importante e deve ser projetadas com cuidado necessário, garantindo a qualidade do piso, uma largura de via ideal que reafirma o conforto e o sentido de permanência nesses espaços.

> Finalmente, é importante ressaltar o papel do Fundo Nacional de Infraestrutura de Mobilidade Urbana (Funam). (...) argumentando que um bom planejamento de transporte acarreta benefícios socioeconômicos – como a diminuição de congestionamentos, o que garante melhor qualidade de trafego e diminuição dos custos combustíveis -, bem como benefícios ambientais (...) Quando atingidas tais condições, o espaço da cidade

ANOTAÇÕES:

> apresenta melhorias pela qualidade do espaço público com menos carros, pelo incentivo de uso das modais não motorizados e pela ampliação do espaço do pedestre, aumentando assim as áreas de convívio urbano. (DUARTE, 2013, p.167).

Pode-se dizer que, o capitulo decorrido, propôs demonstrar definições de morfologia urbana e a atual mobilidade segregada utilizada pelo mundo, que servem como propulsores de compreensão e aprendizado para com a Cidade. A partir dessas reflexões, e dados, entende-se a necessidade de um desenho ambiental que dê qualidade urbana e gere mobilidade sustentável, contribuindo para a promoção de segurança como um todo. O próximo caderno, traz a analise especifica e aprofundada do recorte da área de estudo para qual será desenvolvido o projeto e aplicados todos os conceitos e no recorte melhor definido.

> A cidade bem-sucedida do século XXI será repleta de escolhas, incluindo transporte não-motorizado, pós-combustível fóssil, como opções de deslocamentos. Os cidadãos em todo o mundo não querem ficar sentados em seus carros em intermináveis congestionamentos de trânsito. Eles não querem andar em pistas lamacentas, nem se sentir ameaçados em um simples percurso de bicicleta para o trabalho. Eles querem estar em cidades que proporcionam interações criativas, circulação acessível a todos, em um ambiente saudável e cheio de vida. (...) A sustentabilidade não precisa causar sacrifícios. Reduzir as emissões de CO2, conservar o solo e tornar o transporte mais eficiente caminham de mãos dadas com a melhoria de qualidade de vida. (HOOK, 2010, p.3).

1.2 O surgimento de **Conectividade e Urbanidade** no mundo contemporâneo I

Figura Ii-4: Imagem de fundo – urbanização representada pelas pessoas
Fonte: Google Imagens <https://s1.mediacache.ak0.pinimg.com/originals/0e/93/a6/0e93a67844a35ac4bd8425b4e6a4a64.jpg>



> *Se a vida, como disse Vinicius de Morais, é a arte do encontro, a cidade é o cenário desse encontro – encontro das pessoas, espaço das trocas que alimentam a centelha criativa do gênio humano. (....) Há ainda o ganho de vitalidade dos espaços públicos pela intensidade de pessoas circulando e frequentando lugares, o que traz a sensação de proximidade, de companhia de compartilhamento, de inclusão e de animação. A diversidade é o que traz riqueza da mistura, do complementar, do diverso. É expressa nas diferentes etnias, nas diferentes idades, nas diferentes rendas, nos diferentes usos, nas diferentes tipologias que animam o cenário urbano. Conecta-se a dois elementos fundamentais à qualidade de vida urbana: a identidade e a coexistência. A identidade gera o sentido de pertencimento, a referência que nos orienta enquanto cidadãos. (...). Quanto mais diversificada for a cidade, mais humana ela será, na medida em que se entenda que a coexistência – a receita de se abraçar a diversidade enquanto se valoriza a identidade – deve ser exercitada.* (GEHL, 2003, p.XII).

Existem categorias obrigatórias e necessárias, segundo Gehl (2013), que os pedestres classificam, para poder sair de casa e usufruírem a rua. Ir à escola, ao comercio, esperar no ponto de ônibus, são atividades típicas, corriqueiras e obrigatórias. Se as condições externas como clima, acessibilidade e outros pontos em consideração, se encontram precárias e o espaço não tem uma opção digna para as pessoas que ali estão, esse ato obrigatório, se torna difícil de ser designado, chato e quase impossível de ser concluído.

Considerando que as atividades mais atrativas no ambiente urbano, são justamente as de cunho optativo, tem-se a necessidade de obter como pré-requisito uma qualidade ambiental urbana digna para quem ali usufrui ou frequenta o local, idem para os espaços circulados em modo obrigatório, crescendo com isso o rol de atividades necessárias. Como Gehl cita, *"A muito mais em caminhar, do que apenas andar"* Jan Gehl (2003, p.19).

É nas ruas que o pedestre observa, tem contado com as pessoas, goza de prazeres gratuitos, áudio visuais. O pedestre cria experiências ao ar livre e recebe informações, transformando o espaço público como o palco de pessoas que compartilham todas essas essências, conclui o autor.

> (...). É em si mesmo, uma conexão importante o fato de tanto o caráter quanto a gama da vida urbana serem dramaticamente influenciados pela qualidade do espaço público. A conexão torna-se ainda mais interessante se olharmos as relações entre as atividades necessárias, opcionais e o significativo grupo de atividades sociais. Se a vida na cidade é reforçada, criam-se as pré-condições para fortalecer todas as formas de atividade social no espaço urbano. (...) se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais. Se o espaço da cidade for desolado e vazio, nada acontece. (GEHL, 2003, p.

ANOTAÇÕES:

"A calçada por si só não é nada", cita Jacobs (2000), ao relatar que a mesma é compreendida e assimilada como uma abstração. Ela se conceitua a partir dos usos conectados a ela, como um conjunto de edifícios ou a outras calçadas próximas, assim como as avenidas e ruas que possuem sentido de servir e suportar o transito sobre rodas em seu leito. Segundo Jacobs, tanto as ruas quanto as calçadas são os órgãos vitais e primordiais da cidade.

> Se as ruas da cidade estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo. Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas. (JACOBS, 2000, p.29).

_A diversidade e o planejamento

> " As cidades não apenas têm espaço para essas diferenças e outras mais em relação a gostos, propósitos e ocupações; também precisam de pessoas com todas essas diferenças de gostos e propensões. " (JACOBS, 2000, p.42).

A diversidade, segundo a autora, é o que mantem a cidade viva e ativa, é o que dá vida e segurança a determinado lugar. Quanto mais setorizada e homogeneizada, mais insegura é a cidade e, consequentemente, menos usada por pedestres e meios de transportes sustentáveis e limpos.

Dentro de um planejamento consciente, existem três procedimentos feitos para diagnosticar e identificar possíveis potencialidades ou deficiências de determinada região, segundo Duarte (2013). Entre as três, estão: o prognóstico, as propostas e a gestão urbana. O planejamento só existe para: "Propor instrumentos para conhecer, estimular e induzir constantemente os cidadãos e as organizações a transformar suas vidas e sua ação". (WILHEIM, 1979, p.38 apud DUARTE, 2013, p.31).

Nesse caso, parte do prognóstico, é considerar a situação que a cidade se encontra, a sua história e cultura, assim como o descaso para com ela, caso não possua. A segunda etapa proposta é considerada, de acordo com o autor, como transformadoras de um futuro planejado e previsível a um futuro possível. É nesse momento que se inserem dados técnicos, além de propostas como formas alternativas de participações do público e comunidade local, fazendo com que os mesmos sejam corresponsáveis pela qualidade de vida urbana.

O planejamento traz conceitos, metodologias e instrumentos para fazer de um *futuro previsível*, um *futuro possível*, desejado. (DUARTE, 2013, p.34). E é nesse futuro desejável, que se encontra a multiplicidade de escolhas e usos, através de prognósticos e propostas que encontram o que é preciso, para inserir diversidade, identidade, segurança e conectividade entre pessoas e usos.

Conectividade como propulsora de qualidade?

> "Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras". (JACOBS, 2000, p.30).

Para Jacobs (2000), as pessoas tendem a acreditar que é a falta de iluminação que ocasiona ruas escuras, proporcionando bairros perigosos e falta de segurança. É garantido que uma boa iluminação nas vias e calçadas diminuem tal escuridão, porém ela sozinha não exclui o perigo e insegurança das mesmas. Tais luzes não possuem significância caso não se tenham olhos pelas calçadas, assim como se não houver internamente uma consciência de apoio dessa comunidade. Se não se possuem olhos abertos, os crimes podem ser ocasionados em público, de dia, ou com vias bem iluminadas.

> Nas ruas prosperas, as pessoas devem aparecer em horários diversificados. Esses horários são calculados em intervalos curtos, a cada hora, ao longo do dia. Já justifiquei essa necessidade no âmbito social ao discutir a segurança nas ruas e também sobre os parques urbanos. Agora destacarei seus efeitos econômicos. Os parques urbanos, vocês se lembram, precisam de pessoas que estejam nas vizinhanças com propósitos diferentes, ou então eles serão usados esporadicamente. (JACOBS, 2000. P.167).

É a partir dessa 'união pública', dessa relação entre a comunidade e quem trespassa pelo espaço, que se cria uma conexão necessária. É a partir da diversidade de usos que possui no local e da variedade de transportes que se fortalece a vitalidade da cidade. É a partir da heterogeneidade que se vincula mais qualidade, que se gera multiplicidade, escolhas distintas, diversidade de possibilidades. É a partir de uma boa infraestrutura urbana com calçamento adequado, iluminação apropriada, usos diversificados além de gentilezas urbanas espalhadas e conectadas entre si, que se consegue gerar qualidade urbana. É importante analisar a cidade, segundo Lynch (1982), a partir de sua legibilidade, que é uma clareza aparente da paisagem urbana, fazendo com que as partes da cidade sejam fáceis de serem reconhecidas.

> O objetivo final do plano não é a forma física em si, mas a qualidade da imagem mental que ela suscita nos habitantes. É por isso que seria igualmente útil formar o observador mediante um aprendizado e ensina-lo a olhar sua cidade, a observar a diversidade e o emaranhado de suas formas. (LYNCH 1982, apud CHOAY 2010, p.319).

_A conexão entre urbanidade e sentido de lugar

O conceito de urbanidade cresceu principalmente devido à crise urbanística acarretada no movimento moderno e trazida para as outras décadas, com um olhar voltado à qualidade urbana e ambiental que hoje é respaldo de grandes fundamentos. As pessoas possuem experiências diferentes e sentem e conhecem o espaço de modos distintos de cada um, segundo Tuan (1983), e devido a

ANOTAÇÕES:

isso existem diferenças claras, entre espaço e lugar e como cada cidadão compreende tais elementos.

> (...) aborda a experiência humana e as diferentes maneiras como as pessoas sentem e conhecem o espaço, fazendo a relação entre a diversidade cultural e a forma de dividir o espaço, de atribuir valores e medir suas partes (...). Nessa análise Tuan nos fala do espaço familiar, do espaço do cotidiano, do espaço global, do espaço do vizinho e do espaço mítico, aquele construído pela mente ou intelecto do homem, que, naturalmente tenta organizar o seu espaço para possibilitar o sentimento de segurança e confiança, a partir de sua posição no universo. (...). Quando o espaço adquire significado, segundo Tuan, torna-se lugar. (...). Nesse lugar ou localização o homes tem liberdade, porque sente-se seguro, podendo movimentar-se livremente, diferentemente do espaço que represente ameaça, pela amplidão, descortinando o desconhecido. Assim, lugar ou localização sugere afeição, sentimentos de amor e raiva, experiência, que significa apreender, apropriar-se, a partir da própria vivência desde criança, habitando, trabalhando ou divertindo-se. (TUAN, 1983, p.6 apud TORRES; HOLZER, p.9).

Diferente do que é dito na citação acima, na avenida em destaque desta monografia, as pessoas não conseguem inserir uma conexão com o espaço, e gerar relação de lugar, para com ele. "Assim o *lugar* ou o local significa mais do que espaço físico, está intimamente associado com 'a sensação de estar livre e poder e espaço suficiente para atuar". (TUAN, 1983, p.6 apud TORRES; HOLZER, p.10).

> O pensamento de Tuan, enfatizando sempre sensações, vem de encontro a nossa discussão, a dinâmica entre homem, local, cultura e memória reafirmando a proposta de que o local está impregnado pela cultura, que se desenvolve no tempo gerando e regenerando o ambiente. (...). Esse processo faz do local o ambiente singular, provido de experiência, sentimento, memória, significado, tradição, relações sociais, a história dos homens; faz, ainda, do local um ambiente em que encontramos CULTURA LOCAL, que prove a informação que necessitamos incorporar ao planejamento urbano, na busca de uma gestão enxergando as necessidades locais reais, a fim de evoluir em harmonia com o ambiente. (TUAN, 1983, p.6 apud TORRES; HOLZER, p.10).

Jacobs (2000), enfatiza bem a questão dessa conexão entre os usos, a diversidade dos locais, para que as pessoas se sintam atraídas e seguras a esses espaços e que tais espaços com o tempo, passem a se tornar lugares.

> Quanto mais complexa for a mistura de grupos de usuários – e daí sua eficiência –, maior será o número de serviços e lojas necessários para pinçar sua clientela dentre todos os tipos de grupos de pessoas, e consequentemente maior será o número de pessoas atraídas. (...). Se a diversidade derivada florescer satisfatoriamente e contiver quantidade suficiente de elementos incomuns ou singulares, ela poderá tornar-se – e na verdade se torna – ela própria, por acumulação, um uso principal. As pessoas vêm especificamente por causa dela. É isso que acontece nos bons distritos com área comercial ou mesmo, num nível mais modesto, na Rua Hudson. (JACOBS, 2000, p.178).

É importante construir uma paisagem que considere e engrandeça o ambiente e as influências antrópicas, construindo uma relação mútua entre diversidade, paisagem e sustentabilidade. Assim, propondo maior identidade cultural para com a população, permitindo-a se sentir pertencente ao local que permeia e permanece. Essa discussão é um dos enfoques desse trabalho.

> A paisagem significa participação mais do que distanciamento, proximidade mais do que elevação, opacidade mais que vista panorâmica. A paisagem, pode ser ausência de totalização, é antes de mais nada a experiência da proximidade das coisas (BESSE, 2006, apud TORRES; HOLZER, p.13).

1.3 A necessidade da Sustentabilidade e Infraestrutura Verde para o mundo. I

A sustentabilidade reflete o diálogo entre o ambiente urbano e o natural. Se por exemplo, alienamos os rios da paisagem da cidade, enterrando-os em caixas de concreto de forma que desapareçam da vista, perdemos essa referência e o ensejo para averiguar a qualidade de suas aguas. Em contrapartida, se ao longo de suas margens, implantamos um parque linear, se incorporamos o seu usufruto à nossa vivencia urbana, a dimensão ambiental se valoriza e a sustentabilidade aumenta. (GEHL, 2003, p.XIII).

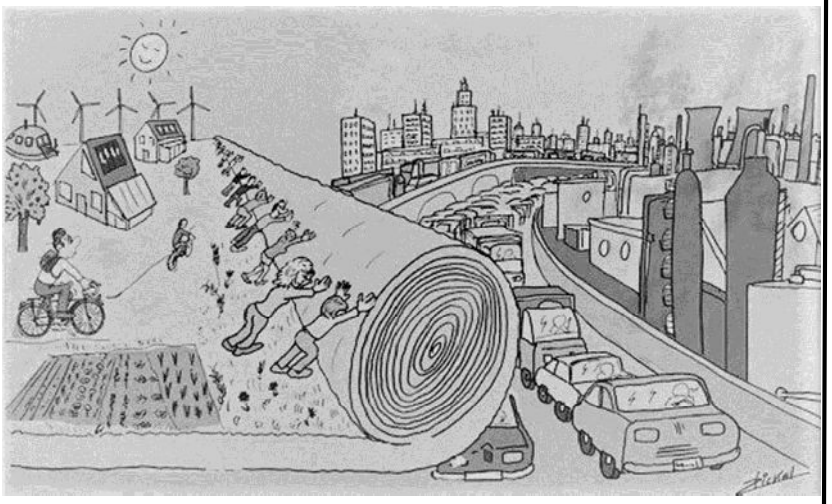


Figura Ii-5: Charge representando a alteração de uma cidade moderna e caótica para um modelo de cidade limpa e sustentável, trazendo com isso qualidade de vida aos cidadãos.

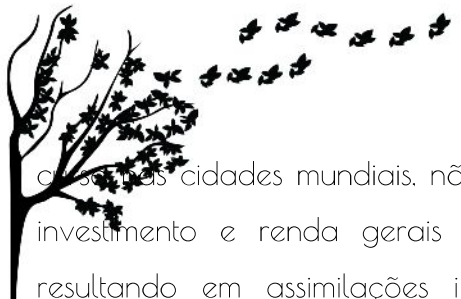
Fonte: Google Imagens. < http://votoconscientejundiai.com.br/wp-content/uploads/2013/01/cidade_para_pessoas.jpg >.

Um dos motivos da desigualdade ser tão atuante e presente no país até os dias de hoje, e de além disso, ter a exploração ambiental também bastante concentrada, segundo a Maricato (2003), é devido ao país valorizar o mercado imobiliário, como protagonista de todo o sistema. Tal mercado, leva a ocupação desordenada, tratando-se das terras brasileiras, assim como desestabiliza a lei de uso e ocupação do solo, (uma segregação urbana descabida), além disso, ocasiona diversos desmoronamentos e enchentes constantes. Devido a isso, há leis em implementação, planos diretores e projetos para realinhar e reestruturar os rumos dessas cidades.

> Ao decidir debater o tema de Cidades Sustentáveis, a FISENGE se encontra diante de um grande desafio: como implementar políticas, planos e programas que rompam com a injustiça urbana e com a predação ambiental que persiste apesar das conquistas institucionais obtidas nos últimos anos? Como vencer os obstáculos que se contrapõem às propostas que ocupam um sem número de teses, agendas, planos, leis, tecnicamente viáveis, socialmente necessários, mas politicamente travados? Esta é a questão. (MARICATO, 2003, p.14).

Para Duarte (2013), os paradigmas presentes nas grandes reformas urbanas contemporâneas em

ANOTAÇÕES:



as suas cidades mundiais, não correspondem às possibilidades de investimento e renda gerais da população na América Latina, resultando em assimilações incompletas de políticas de gestão urbana ou em cenários mal-acabados de projetos urbanos.

A Conferência da Organização das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, também chamada como ECO92, gera um marco de valorização tanto ao planejamento urbano quanto ao reconhecimento da importância do meio ambiente, que, depois disso, ganha uma maior autonomia na administração municipal.

> *A dimensão social é aquela que trata do bem-estar de todos os cidadãos. Os serviços essenciais, como saúde e educação, são a base da dimensão social. (...) Esportes, lazer e cultura, estão presentes na vida de todos nós. No caso da cultura, duas vertentes devem ser estimuladas: uma delas é promover eventos culturais (...) outra é valorizar as informações culturais típicas de cada região. Isso tem um valor especial no caso do Brasil, que é um país tão diverso. (...) Para os planejadores urbanos, habitabilidade deve conter não somente a moradia propriamente dita, como também as boas condições urbanas do encontro, como áreas verdes, equipamentos de educação, saúde e mobilidade urbana. Segurança é um aspecto da dimensão social que, infelizmente ganha cada vez mais a importância na vida urbana nos últimos anos. (...) se deve ao fato de não nos sentirmos seguros em nossas cidades. (...) cabe à administração municipal buscar soluções urbanísticas que inibam ambientes propícios à criminalidade. (...) Em termos gerais, o que a assistência social deve buscar é dar condições ao cidadão para que não precise dela e consiga se inserir na sociedade de maneira produtiva e/ou aproveitando os benéficos da vida coletiva (...) A promoção da cidadania é a mais complexa, pois, em último grau, deveria referir-se a todas as formas de fazer com que os moradores de uma cidade possam usufruir dela e exercer seu papel cívico.* (DUARTE, 2013, p.74-77).

De acordo com o autor, é o direito urbanístico que sistematiza a superfície da área urbana, promovendo e regulando o uso da propriedade urbana para usos de bem coletivo, segurança, equilíbrio ambiental e bem-estar dos cidadãos. Devido a isso, algumas diretrizes gerais são importantes e devem ser comentadas, como:

> (...)V- *A oferta de equipamentos urbanos* [os quais devem ser públicas, além de serviços e transportes];
>
> VI – *A ordenação e controle do uso do solo* [(...) evitando excessivas especulações imobiliárias que prejudiquem o bom desenvolvimento urbano e, além disso, à boa qualidade ambiental]; (...)
>
> VIII – *o respeito aos limites da sustentabilidade ambiental, social, e econômica* [isso quando dá permissão para a instalação de equipamentos e serviços]; (...)
>
> XII – *a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;* (DUARTE, 2013, p.88-90).

A reabilitação como reestruturação das cidades

Por conta do descuido e falta de controle do capitalismo, segundo Maricato(2003), as cidades acarretaram em exploração demasiada dos recursos naturais. Extrapola-se o consumo de energia e ocasiona-se o limite de poluição dos três layers do globo: ar, agua e terra. Atitudes que resultam um planeta insustentável para o futuro da população.

> (...)numa sociedade onde a mercadoria se generaliza a ponto de marcar como tal o próprio trabalhador, a felicidade é identificada com o ato de possuir ou consumir, novas necessidades são criadas por força do mercado. Reverter este padrão não é tarefa banal. A crise ambiental se impõe na agenda política do final do século XX e início do século XXI com um diferencial (mas necessariamente em parceria), com a crise social e econômica promovida pelo desemprego e precarização do trabalho decorrentes da reestruturação produtiva do capitalismo. (MARICATO, 2003, p.11).

Há uma contraposição entre as palavras *renovação* e *reabilitação*. A *Reabilitação*. (que é a vertente buscada como diretriz de projeto nesta monografia). segundo Maricato (2001). *se* diferencia por obter um caráter de ação preservadora da construção e do seu entorno. "Em ambos os casos é dada importância à preservação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico de primeira grandeza. mas apenas no caso de reabilitação o patrimônio comum ou 'banal' é também preservado.". (MARICATO. 2001 p.126).

Com isso, é possível perceber a importância da reabilitação em diversas manobras do planejamento urbano e o quanto a mesma pode influenciar e gerar qualidade urbana e ambiental para a cidade. É notável a evolução na aplicação de espaços livres enquanto organização do território. gerando repercussões e discussões em âmbitos físico, social, econômico e ambiental. Entender o quadro urbano contemporâneo é fundamental para enquadrar o papel do sistema de espaços livres na atualidade.

A cidade sustentável como qualidade de vida e infraestrutura

> A cidade compacta – com empreendimentos agrupados em torno de transporte público, áreas para caminhar e andar de bicicleta – é a única forma de cidade ambientalmente sustentável. Entretanto, para um aumento da densidade populacional e para uma expansão das áreas para caminhar e pedalar, a cidade deve aumentar a quantidade e qualidade dos espaços públicos agradáveis, bem planejados e, na escala do homem, sustentáveis, saudáveis, seguros e cheios de vida. (GEHL, 2003, XI).

O desejo de pertencer a uma cidade saudável, segundo o autor, se amplia quando é fomentado o ato de caminhar, pedalar e passar pelos lugares naturalmente, como se fosse parte do cotidiano da pessoa, fazendo-a se identificar a esses meios de transportes, às opções de mobilidades verdes e de espaços criados por essas mobilidades. O investimento promovido a partir dessas propostas, além da aplicação desses serviços, se assemelha aos custos de saúde e infraestrutura de veículos, porém, tais investimentos ainda não são equilibrados e representados de forma igual para a qualidade urbana.

> A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte do seu sistema de transporte puder se dar por meio da 'mobilidade verde', ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta, ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios a economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos. Outro aspecto sustentável

ANOTAÇÕES:

> importante é o aumento da atratividade exercida pelos sistemas de transporte público, quando os usuários se sentirem seguros e confortáveis caminhando ou indo de bicicleta para e a partir dos ônibus, trens e veículos sobre trilhos. Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente dois lados de uma mesma moeda. (GEHL, 2013, p.7).

De acordo com a autora, durante décadas no Brasil são seguidos modelos de tamponamento de córregos para a construção de avenidas em fundos de vales, como é o caso da Rondon Pacheco em Uberlândia. Essas ações ocasionam enchentes em várias partes do ano.

> Após décadas de erros que apressaram o fluxo das águas pluviais para as calhas urbanas, trata-se de retardá-lo e outra solução paliativa ganha status de modelos que são disseminados de uma cidade para outra – "os piscinões" – contribuindo para a felicidade de um certo empresariado que oferece soluções rápidas aos governantes de plantão. Enquanto isso, o padrão de ocupação do solo permanece inalterado e a impermeabilização avança guiada especialmente pela matriz rodoviarista ou pelo império do automóvel. (MARICATO, 2005, p.17).

Para Mascaró (2005), as aguas pluviais escoando em áreas urbanas sempre foram motivo de preocupação, porém nunca foram novidade. Segundo o autor, as cidades de terceiro mundo, possuem três partes inclusas no sistema de drenagem de águas pluviais. Entre elas estão as ruas pavimentadas, incluindo as guias e sarjetas; Rede de tubulações e seus sistemas de captação e as Áreas deliberadamente alagáveis. Existem variações que podem contribuir para uma infraestrutura mais verde e preocupada com o meio ambiente e a população de forma equilibrada e harmônica.

> A maioria das grandes cidades usam pavimentos totalmente impermeável (...) com leito carroçável em concreto asfáltico em conjunto guia-sarjeta em paralelepípedos, próximos do ideal. Uma alternativa ainda melhor para a faixa do estacionamento, do ponto de vista da permeabilidade do solo, é a utilização de blocos perfurados. (MASCARÓ, 2005, p.96-97).

A partir das vertentes, (infraestrutura verde e sustentabilidade), é possível promover um cuidado ambiental, trazendo para as cidades propostas de mobilidade urbana sustentáveis, além de permitir conectividade de usos entre pedestres, automóveis, transportes públicos, bicicletas e vlts.

A intenção dessa monografia é propor mais áreas verdes, ocupando os vazios urbanos já existentes e diversificando os usos e fluxos dos lugares. A partir disso, procura-se extinguir ou pelo menos reduzir o pêndulo tão presente e atuante na Avenida e no recorte em geral, gerando com esse intuito, o ultimo diagrama de sustentabilidade foi elaborado.

1.4 Considerações **Parciais**

A base desse trabalho se deu com o entrelace de um tripé teórico que só foi possível de ser conceituado a partir de leituras e referências bibliográficas. Esse tripé ganha forças nos próximos capítulos, ao se ver emaranhado nos conceitos e problemáticas reais da cidade de Uberlândia e do bairro Tubalina, localizado no setor Sul da cidade.

Com a introdução do primeiro capitulo, a história do urbanismo e das cidades, é possível compreender o porquê do caminho que foi percorrido até agora pelas cidades do Brasil. Como a busca pelo crescimento e evolução do país realizados de forma desplanejada, com o passar dos anos, torna-se responsável por afastar o que há de bonito e natural na cidade: a rua compartilhada, a conexão entre as pessoas, o uso do espaço público e a apreciação do momento presente.

Com isso dito, entende-se a relevância desse tripé (MSC), dentro da política desse trabalho. O intuito é fazer com que o recorte selecionado para estudo de caso seja harmônico, com modais limpos, com a presença da sustentabilidade em suas entranhas, assim como conectividade de usos transportes. O objetivo é fazer a via mais próxima do conforto dos cidadãos, fazer com que ela seja utilizada e ganhe sentido para os que passam ali. Que ela ganhe vida e que seja de direito igual de cada cidadão.

ANOTAÇÕES:

Mapa 3 - Mapa de localização do Município de Uberlândia



2. A CIDADE, SEUS SETORES E USUÁRIOS

"Primeiro nós moldamos as cidades então, elas nos moldam" - Jan Gehl (2003, p.9)

Figura II-5

Figura II-6 Localização Uberlândia

Fonte: IBGE adaptado pela autora < ftp://geoftp.ibge.gov.br/produtos_educacionais/mapas_tematicos/mapas_do_brasil/mapas_nacionais/politico/brasil_grandes_regioes.pdf

É muito antiga a relação de intimidade que se estabelece entre rios e cidades brasileiras. Muitas das cidades coloniais surgiram inicialmente às margens dos rios – mesmo aquelas situadas em baías ou à beira-mar. É, portanto a partir de rios – grandes, médios, ou ainda pequenos cursos d'agua – que muitos núcleos urbanos brasileiros vão surgir. Os rios tinham muito a oferecer, além de água (...) e desta forma as paisagens fluviais foram paulatinamente se transformando também em paisagens urbanas. (COSTA, 2006, p.10).



Figura II-7: Cidade de Uberabinha em 1920

Fonte: História de Uberlândia < https://www.facebook.com/Hist%C3%B3ria-De-Uberl%C3%A2ndia-487762004620535/ >.



a mesma se desenvolve, trazem dificuldades para a cidade atual, como problemas sociais e urbanos atrelados à falta de planejamento para população pobre que, com isso, estão espalhadas nas regiões periféricas da cidade. O resultado disso, são péssimas condições de sobrevivência, além do aumento da violência, que demonstram o declínio da qualidade de vida do município.

> (...) enquanto a agua presente e originária dos corpos d'agua abastecia a cidade, os cursos d'agua eram, também, utilizados como depósitos de esgoto e de lixo. Para esconder a eminente contradição entre a fonte de agua e o grande "banheiro público", criado pelo sistema de escoamento dos esgotos, foi iniciada, na vila de São Pedro de Uberabinha, um processo de produção de aparência de beleza e de desenvolvimento, entre os primeiros córregos sob avenidas pavimentadas. Nesse movimento transformador da paisagem urbana, a pequena vila viu-se transformar. Os casebres de taipa deram lugar a construção de palacetes, algumas das pequenas e tortuosas ruas foram alargadas, implantando-se vias amplas. (...) os mais pobres deslocaram-se rumo a periferia, alterando o quadro anterior e iniciando um novo desenho urbano, em que os limites da malha foram modificados. (VITAL, 2003, p.43-44).

O paisagista Lawrence Halprin apud Costa (2006), pontua que cidade e paisagem, são permanentemente cúmplices. Para ele, as cidades que mais se diferem das demais são as que transparecem tal cumplicidade.

Para Vital (2003), a paisagem é visada e falada por muitas décadas, o homem sempre refere-se a cidade como algo distinto e dissemelhante da natureza, resolvendo os problemas de forma distinta. Assim, tal desconexão do homem com a natureza resulta nos problemas atuais de poluição do ar e da água.



Figura II-8: Vista Rondon Pacheco ao fundo, conectada com a ponte sentido Silvio Rugani e Tubalina atualmente.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia



Figura II-9: Vista Rondon Pacheco ao fundo, conectada com a ponte sentido Silvio Rugani e Tubalina antigamente.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia



Figura II-10 Cidade de Uberabinha em 1920

Fonte: História de Uberlândia < https://www.facebook.com/Hist%C3%B3ria-De-Uberl%C3%A2ndia-487762004620535/ >.

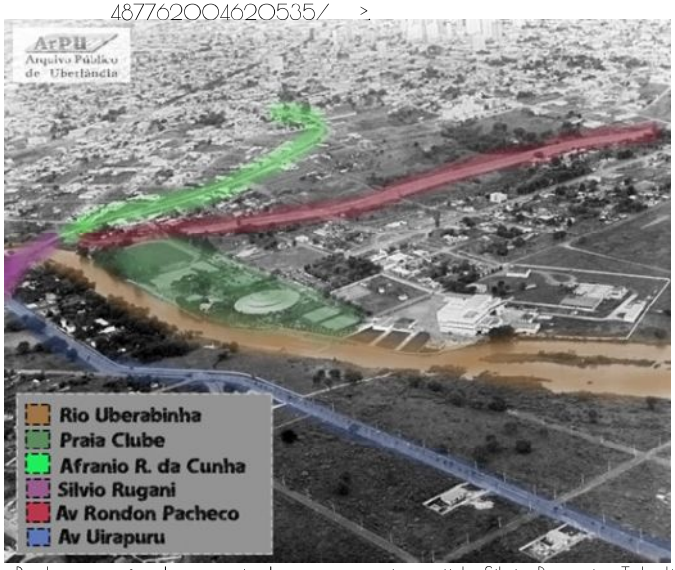


Figura II-11: Vista Rondon Pacheco ao fundo, conectada com a ponte sentido Silvio Rugani e Tubalina atualmente.

Fonte: Arquivo Público de Uberlândia

ANOTAÇÕES:

_Histórias, nossas histórias...

A urbanização de Uberlândia inicia-se no século XVIII devido à busca por riquezas minerais e apreensão de índios, concebendo-se a partir de um agrupamento de famílias em uma sesmaria que se chamava São Francisco. Com o tempo, o pequeno agrupamento se fortalece por meio das estradas de ferro e ligações de ferrovias.

> Para o caso da cidade de Uberlândia, São Paulo muito influenciou, servindo como modelo. Mas, a cidade do Rio de Janeiro também exerceu dominância sobre vários aspectos da vida social e do cotidiano. Foram cidades que serviram como uma espécie de filtro dos modelos europeus que, também fundamentaram o processo de modernização da cidade. (...) A sua população, até por volta de 1850, não passava de uma extensão do campo. Em 1852, enquanto a construção da capela ainda se encontrava em andamento, o arraial elevou-se a distrito de São Pedro de Uberabinha, pertencente ao município de Uberaba. (VITAL, 2003, p.43).

Nesse momento, acontecem transformações significantes no meio natural, como aberturas de valos d'agua para estruturação de edificações - que mesmo não significando grandes danos à época, introduz valores errôneos sobre o descomprometido com a natureza e que

danificam gravemente os ecossistemas naturais, regionais e locais. Os casos mais severos destes exemplos, são as canalizações dos córregos *São Pedro* e *Cajubá* que se transformam respectivamente nas avenidas Rondon Pacheco e Getúlio Vargas, vias arteriais de alto uso atual.

A primeira canalização, a do Córrego Cajubá, ocorre em 1950 com intuito de comunicar o centro ao setor norte da cidade e a segunda, em 1970, no córrego São Pedro, objetivando novas construções e ocupações no setor sul de Uberlândia. Em 1976, há uma grande inundação e, com isso, o atual prefeito da época, idealiza um projeto inovador: uma avenida com cinquenta metros de largura, um tanto extravagante para a pequena quantidade de fluxo existente na época. Por meio de fotos, (ao lado) e entrevistas do jornal da época, é possível compreender a paisagem natural, o entorno do Rio Uberabinha e os córregos antes e após a canalização.

Segundo Vital (2003), as concepções e projetos da época não apresentam preocupação com a preservação e paisagem ambiental. O foco está na evolução a partir da modernidade, característico da influência Estadunidense - através do processo de embelezamento da cidade e de sua imagem - e de Brasília, capital vizinha com grande propósito de evolução.

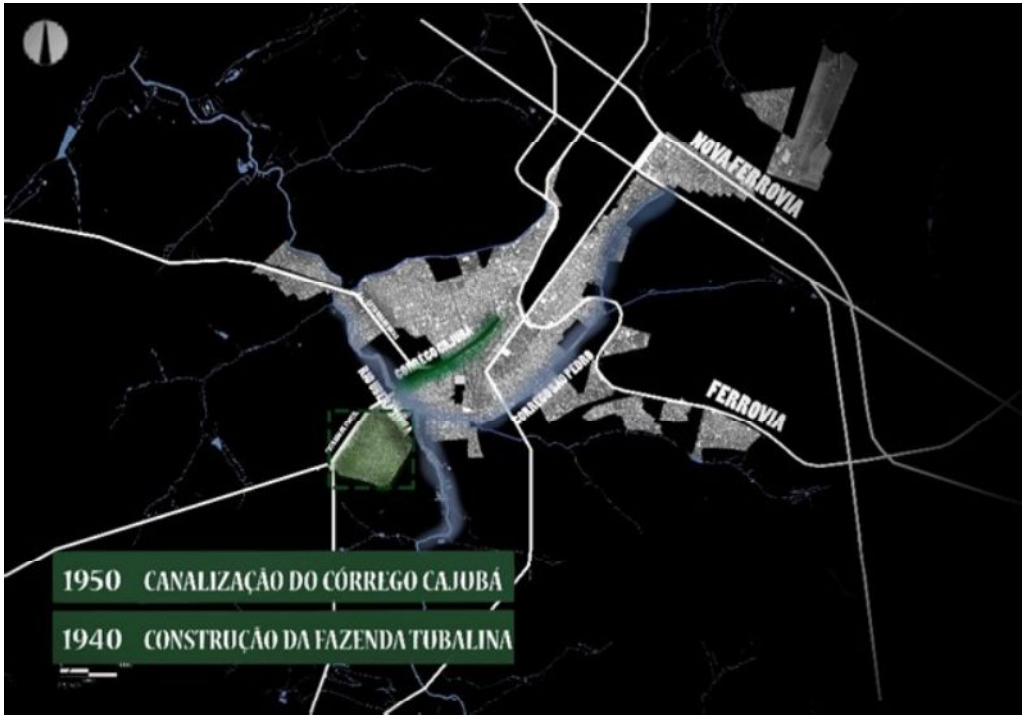
Para a autora, a expansão da malha urbana e o modelo com

Figura II-12: Mapa 1950 – Evolução da cidade de Uberlândia – canalização do córrego Cajubá e surgimento do Bairro Tubalina a partir do planejamento da ITV.

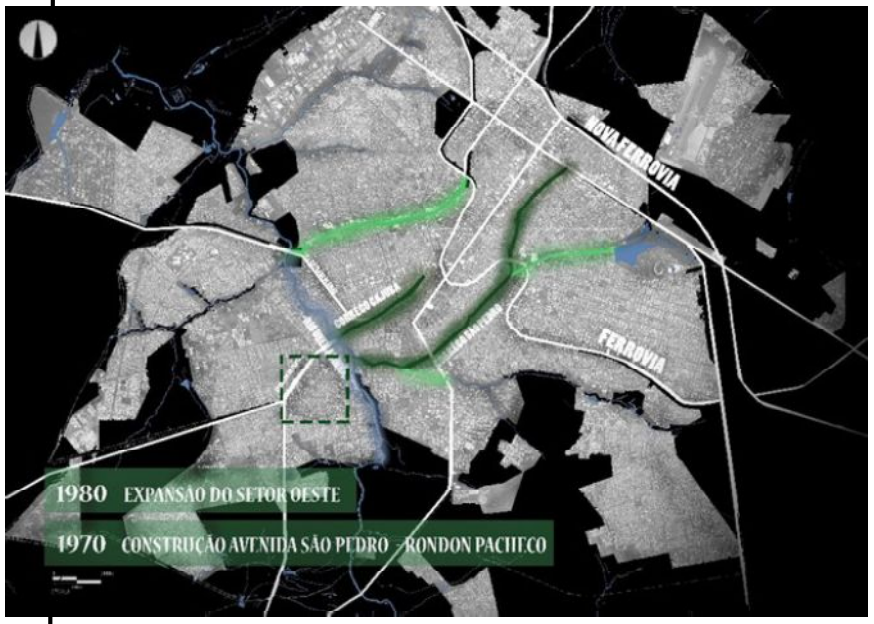
Figura II-13: Mapa 1970 – Evolução da cidade de Uberlândia – canalização do córrego São Pedro e surgimento da Avenida Rondon Pacheco, chamada antigamente de Avenida São Pedro.

Figura II-14: Mapa 1980 – Evolução da cidade de Uberlândia – expansão setor oeste da cidade.

Fonte: AZEVEDO, E, adaptado por MOURA, 2016.







enchentes, deslizamentos, a erosão do solo e o consumo elevado de energia. Em diversos locais da cidade, a natureza tenta acomodar-se e retomar ao seu local de origem, com isso variadas ruas rompem-se, surgindo água no meio do asfalto. Isso prova a relação de conectividade e integração que deveria ter sido estudada, e que ainda pode funcionar se houver laços ecológicos com o meio urbano, tratados de forma apropriada.

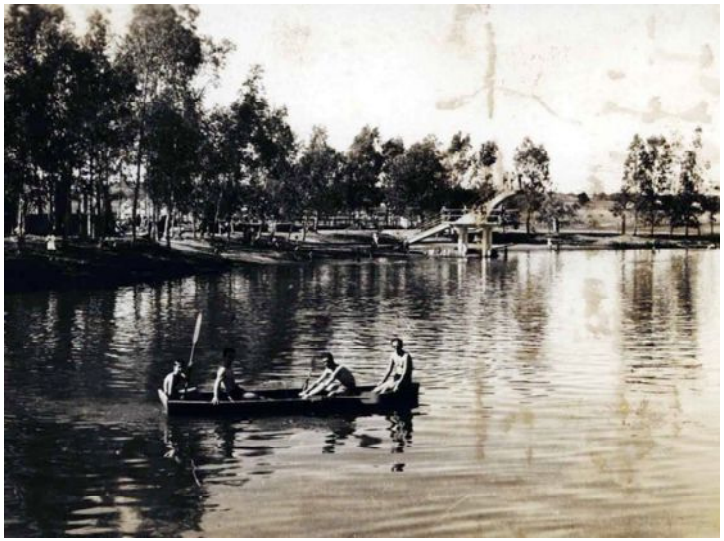


Figura 11-15: Paisagem natural e cultural da Cidade na época - Rio Uberabinha e Praia Clube na frente, com os bairros -Tubalina e Cidade Jardim a fundo.
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia

ANOTAÇÕES:

_Sustentabilidade e Conectividade para com o Rio?

O rio Uberabinha, é afluente do Rio Araguari, e é considerado como o manancial mais significativo e utilizado para fornecimento de água aos habitantes da cidade. Ele é o único rio que corta o limite urbano e sustenta vinte e dois cursos d'agua de pequeno porte. Entre eles, estão o São Pedro, e Cajubá, ambos canalizados, como dito anteriormente.

O aglomerado de cursos d'agua depara-se com total descaso e degradação ambiental em níveis distintos uns dos outros. O processo inicia-se como citado anteriormente, pelo uso do solo inadequado e do desmatamento próximo às margens. Em geral, o que acontece é uma absorção de tais cursos pela malha da cidade criando situações críticas referentes à preservação natural, à qualidade de vida e ao conforto térmico ambiental do urbano, com perda da qualidade ambiental urbana.

Segundo o Correio de Uberlândia (1972), é anunciado no mesmo ano, pelo mesmo jornal, o ambicioso plano de canalização do córrego São Pedro e "futura avenida monumental Rondon Pacheco" lançado pelo prefeito Virgílio Galassi. A obra marcou a "grandiosidade" da gestão administrativa do então prefeito, considerada como "uma das mais importantes obras para a parte urbanística de Uberlândia". De acordo com a imprensa, a canalização do córrego significa, naquela época, sanear a cidade e, "entregar a maior Avenida de nossa terra", resultante de um processo de embelezamento.


Correio de Uberlândia

São Pedro: canalização totalizará mais de seis mil metros de extensão

UBERLANDIA TEM CINEMA OUTRA VEZ

Figura 11-16: Reportagem do Correio de Uberlândia a respeito da canalização do córrego São Pedro
Fonte: Arquivo Público de Uberlândia

É uma obra que destrói os derrotistas, esmaga os invejosos, fulmina os maus pregadores de tribuna. " (Correio de Uberlândia, fevereiro de 1972).

É a partir dessa reportagem que se compreende melhor a intenção progressista (ideia de limpeza) e rodoviarista (focada no carro como o protagonista modal da cidade) da construção da avenida de fato. Embora não seja discutido ou argumentado pelo jornal, a proposta de construir a avenida é trazida e justificada pela necessidade de organizar o deslocamento de veículos pela cidade, além de urbanizar a zona sul da cidade, alavancando o mercado imobiliário, o que realmente acontece.

Entre 2012 e 2013, a avenida é reformada, ainda com enfoque nos princípios rodoviarista, enfatizando e protagonizando a circulação de veículos privados pela cidade. A Nova Rondon recebe alterações em seu desenho urbano, prevendo a construção de ciclovia, calçadão e exclusão dos canteiros laterais com suas massas arbóreas (dado importante para o conforto climático e estético da cidade como um todo), aumentando a quantidade de pistas de rolagem de duas para quatro faixas de alta velocidade em cada sentido, mais uma faixa de estacionamento em cada lado da via. O grande problema é que, sempre nos períodos de chuva, a Avenida alaga e causa danos para a cidade em geral, tornando-se perigosa, intransitável e necessitadade reformas logo no outro dia.

Para Costa (2006), a infraestrutura verde auxilia e traz contribuições necessárias e melhoras ecologicamente eficazes ao desenho da cidade, protagonizando e realçando os espaços livres, aumentando o princípio de sustentabilidade, como a inserção de corredores verdes urbanos, os alagados construídos, os reflorestamentos de encostas e ruas verdes, entre tantos outros exemplos, atribuindo favorável e beneficamente, nos pontos de alagamento como no caso



Figura 11-17: Imagem Rondon Pacheco da década de 70 após canalização do córrego São Pedro.
Fonte: História de Uberlândia <https://www.facebook.com/Hist%C3%B3ria-De-Uberl%C3%A2ndia-487762004620535/>

ANOTAÇÕES:





Figura II-18: Imagem Rondon Pacheco depois da reforma.
Fonte: Google Imagens. <http://www.correiodauberlandia.com.br/cidade-e-regiao/transformacao-da-avenida-rondon-pacheco-desafiou-moradores-e-comerciantes/>.

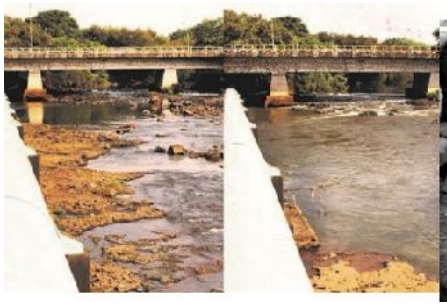


Figura II-19: Vista Rio Uberabinha em épocas de seca x cheia e suas consequências.

Fonte: Google Imagens. < http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/dmae-encerra-distribuicao-racionada-de-agua-tratada/ >



Figura II-20: Imagem retratando estragos deixados pela enchente de maio de 2013

Fonte: Google Imagens. < http://g1.globo.com/ >.

da avenida. Com a necessidade em recuperar o meio ambiente e conservar o que resta, dá-se início a abordagem ambientalista na cidade, em meados da década de 80. Segundo Vital (2003), há a partir disso, alguns intuitos de introduzir planejamentos voltados para concepções de ecologia e meio ambiente. Criam-se na década de 90 o concurso público nacional do parque linear do Rio Uberabinha, além de alguns parques para visitação e áreas de APPs. Porém, tais medidas ocorrerem de modo excluso e são trabalhadas de maneira isolada, que não garantem um caráter satisfatório para o sentido de planejamento ambiental, novamente tratando a ecologia como um meio desconexo do urbano.

_De embelezamento da cidade a falsa cidade ecológica

Diante da era de sustentabilidade e das abordagens ambientais tratadas, Uberlândia decide criar um novo modelo de cidade, da mesma forma que antes, com o princípio de embelezamento, porém, agora focado na ecologia. Assim como outrora, a ideia de embelezar não foi fechada devido à proposta de atingir apenas as classes mais abastadas, tal atual proposta de ecologia também não atende ao princípio de melhoria de qualidade de vida da população.

De maneira resumida, pode-se constar que Uberlândia atualmente se enquadra como uma cidade de grande porte, num

significativo cruzamento rodoferroviário, favorecendo a comunicação com os principais polos do país. Ela está localizada numa região de cerrado, de potencial ecológico relevante, com paisagens e recursos naturais.

De tal forma, segundo Vital (2003), existe a deixa de propor para Uberlândia um único ecossistema visado no mundo ecológico, traçando o planejamento e desenho ambiental como caminho para utilização dos fundamentados de pensamento sistêmico e complexo, desfocando dos valores estéticos, pitorescos e funcionais, além de interagir e conectar a cidade interna e externamente ao seu organismo. Esse exemplo de melhoras ecologicamente eficazes é retratado na cidade de Uberlândia que busca criar propostas de uma infraestrutura verde no desenho da cidade próximo ao Rio Uberabinha, com o projeto de Parque Linear.

_ Rio Uberabinha e um parque linear, não executado

A proposta do parque linear permeando o Rio Uberabinha com extensão de 5 km, surge como princípio de requalificação urbana com intenção de educar a população e introduzir para a cidade características ecológicas e sustentáveis embutidas na sua imagem.

Um concurso público nacional foi promovido pela Prefeitura Municipal de Uberlândia/IAB-MG em novembro de 1999 e tem como equipe vencedora os arquitetos: Adriano Tomitão Canas, Elza Cristina Santos, Luiz Eduardo Borda, Maria Beatriz Camargo Cappello, Patrícia Pimenta Azevedo Ribeiro, Ricardo Ribeiro Pereira, Victor Aramis Berti.

Para a equipe vencedora do projeto, o parque linear representa a intenção de recuperar as matas ciliares que encontram dentro do perímetro urbano, a



Figura II-21: Mapas da extensão do parque linear com a localização demarcada do posto 1.
Fonte: Acervo UFU - Laboratório de Projetos



Figura II-22. Renderização do projeto do Parque linear com arborização, mobiliário urbano e o percurso para o usuário com pista de caminhada e ciclovia.
Fonte: Acervo UFU - Laboratório de Projetos

ANOTAÇÕES:

parte da introdução de massas verdes e um ecossistema composto de fauna e flora antes inexistente no tecido urbano. O parque propõe a reconciliação do urbano com o ambiente, e transforma seus antigos espaços, em áreas de lazer e circulação de pedestre e ciclista, unificando essa relação. As imagens a seguir demonstram parte desse projeto, focando no então chamado, posto 1, que é considerado como primeiro 'pedaço' do projeto e localizado próximo à área de recorte dessa monografia, entre os bairros Tubalina e tabajaras próximos às pontes do Marquinho e Benjamin Bujacher Carvalho. E as imagens ao lado demonstram o que foi executado até hoje em 2017.

> *Ignorado pela cultura local e abstraído do imaginário da população, o Uberabinha foi, por muitos anos, tratado como os fundos do crescimento da cidade e como canal de despejo do indesejável urbano. Mas, a iniciativa da Prefeitura para o Parque Linear de Uberlândia anuncia a nova era que se inicia e irá, enfim, recuperar a simbiose positiva entre Uberlândia e o seu Rio, valorizando-o e resgatando-o enquanto seu mais importante patrimônio ambiental e cultural. Voltado para esse objetivo maior, nosso Projeto dinâmico e integrado, atua nos dois vetores fundamentais da vida humana, a Cultura e a Natureza. No primeiro, o projeto propicia que a Cidade deslumbre e conquiste o seu Rio, enquanto que, no segundo, que o Rio possa ver a Cidade. O projeto possui como eixos trazer estrutura e identidade, além de animação e diversidade nos espaços públicos e preocupação com a racionalização e uso da energia. E ações projetuais como passeio do rio, os pilones, diferentes parques e espaços com tratamento de pisos e mobiliário urbano e iluminação pública. (Memorial descritivo equipe vencedora 2º lugar - 2004).*

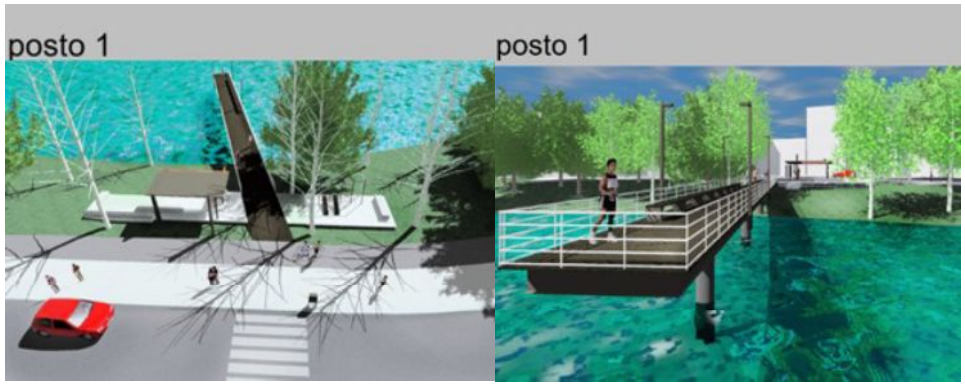


Figura II-23, II-24: Demonstração dos renders do posto 1
Fonte: Acervo UFU – Laboratório de Projetos



Figura II-25 e II-26. Trecho do projeto do Parque linear implantado com arborização, mobiliário urbano e o percurso proposto para o usuário com pista de caminhada e ciclovia.
Fonte: Acervo UFU – Laboratório de Projeto

Infelizmente, o discurso feito ficou apenas no papel. A cidade que se disse capaz de trazer para dentro de si, o intuito verde e propostas sustentáveis, acabou abafando com o tempo seu discurso prévio, engavetando o projeto até a próxima necessidade de ascensão sobre o tema. O espaço projetado, continua não implantado, segregado e inseguro, devido à má execução e a falta de um planejamento político de qualidade, as pessoas continuam tendo medo de utilizar o local e muitas não se identificam com o mesmo, causando a ideia de abandono e mais insegurança para ele.

2.2 O Bairro Tubalina, seu pêndulo caótico e a a-mobilidade urbana I

"Se mais vias significam mais tráfego, o que acontece se forem convidados **menos** carros – em vez de **mais**? (Grifo nosso) ". (GEHL, 2003, p.9).





Figura II-25 e II-26. Avenida Silvio Rugani pensada para o sistema rodoviarista – vazia e ocupada.
Fonte: Autora. 2016.

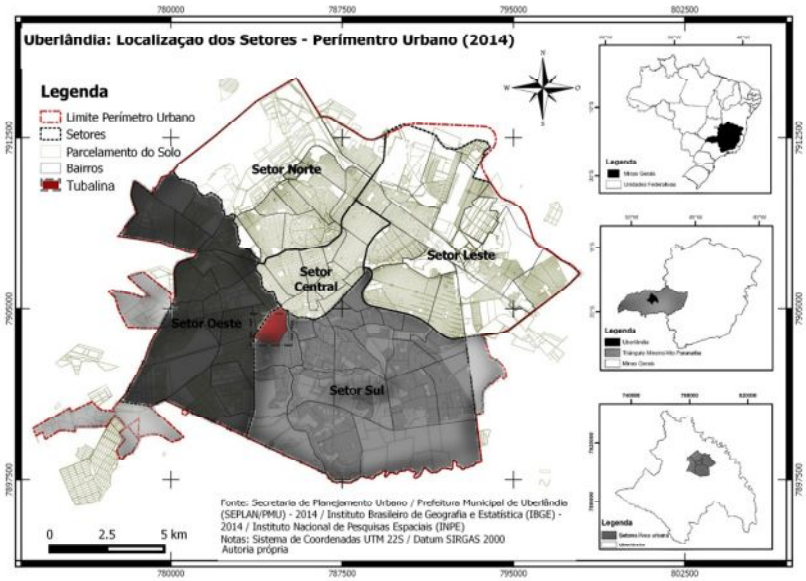


Figura II-27: Uberlândia e a localização dos seus setores. (2014)

Fonte: SILVA, Leandro. Adaptado pela autora.

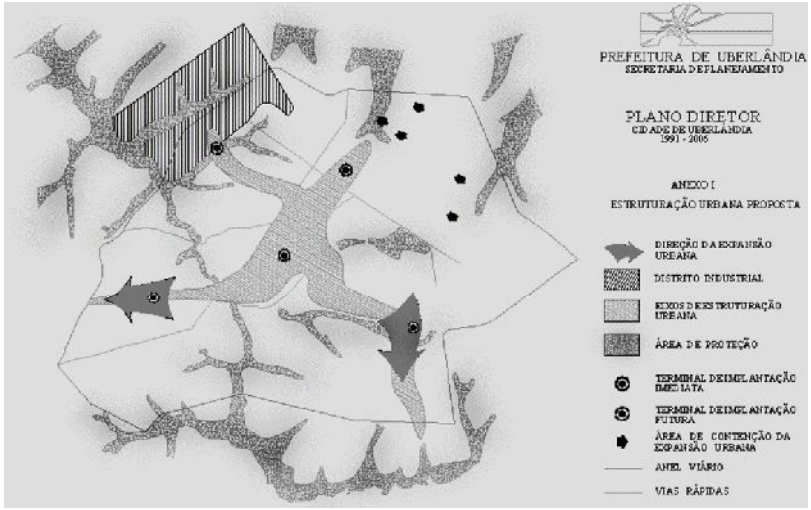


Figura II-28: Avenida Silvio Rugani pensada para o sistema rodoviarista – vazia e ocupada.
Fonte: Prefeitura Uberlândia.

ANOTAÇÕES:

Logo abaixo há mapas que exemplificam a evolução da expansão urbana ao decorrer das décadas, a divisão dos setores da cidade e o sentido de expansão e seu crescimento, no caso, as setas apontam para os setores oeste e sul.

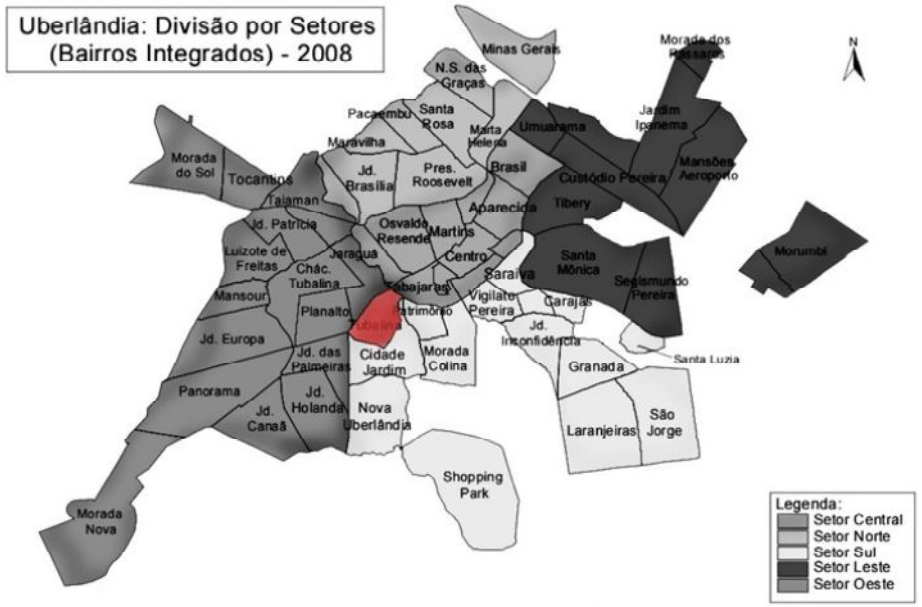


Figura II-29: Uberlândia e a localização dos seus setores. (2014)

Fonte: SILVA, Leandro. Adaptado pela autora.

De acordo com os mapas, é possível compreender a direção tomada pela expansão de Uberlândia, Sul e Oeste, sendo o Tubalina um intermediador fundido e entrelaçado entre ambos os setores.

O Tubalina, localizado no setor Sul de Uberlândia, foi projetado e loteado pela companhia ITV (antiga Tubal Vilela), nomeado na época, aproximadamente anos 40, como fazenda Tubalina. Em seu projeto, havia 204 quarteirões e 3989 lotes, repartindo-se ao meio pela Avenida principal - Silvio Rugani. O bairro em si, foi criado com um intuito nítido - vencer o desafio da cidade de cruzar o Rio Uberabinha, por isso o desenho claro da Avenida.

A imagem a seguir mostra a inauguração da "Ponte do Marquinho", com o fundo do campo de futebol do Praia Clube. Não se sabe ao certo a data de construção da Ponte que, por meio da Avenida Rondon Pacheco, conecta a cidade à Avenida Silvio Rugani, ao bairro Tubalina e Praia Clube. O próprio nome da ponte é desconhecido e não é constado em nenhuma lei aprovada de acordo com a Prefeitura da Cidade, apelidada apenas pelo nome popular já citado.

Figura II-30: Finalização da construção da Ponte de acesso ao Tubalina e outros bairros setor Sul e Oeste, conhecida como 'Ponte do Marquinho'.

Fonte: História de Uberlândia < https://www.facebook.com/Hist%C3%B3ria-De-Uberl%C3%A2ndia-



Essa ponte, porém, é tida como um marco para o futuro do setor sul e oeste de Uberlândia, já que foi por meio de sua construção, que os novos loteamentos da cidade tiveram acesso ao centro e devido a isso, outros foram sendo construídos e a cidade se expandiu e evoluiu cada vez mais ao decorrer dos anos para esses novos setores.

Mesmo sendo localizado no setor nobre da cidade, o Bairro Tubalina, predominantemente residencial, é considerado por muitos, como perigoso, inseguro e leviano com sua comunidade. Seu conceito de tripé (MSC), é falho, (podendo ser melhor explicado e comprovado nos estudos e análises urbanas e ambientais localizadas no próximo caderno), principalmente em questões como infraestrutura urbana e equipamentos de apoio (além da diversidade de usos).

O Tubalina, é vazio de pedestres, porém, congestionada de carros em sua avinidade que o divide em dois, e torna-o altamente suscetível a acidentes. Busca-se nesse trabalho diretrizes projetuais que consigam trazer de volta a vivacidade e vitalidade do bairro como um todo. Para resolver o pêndulo caótico da Avenida Silvio Rugani, deve-se primeiro discernir e propor mudanças para o bairro como um todo, para que assim, ele e suas encruzilhadas gerem a mudança suficiente para acompanhar e espalhar planejamento de qualidade até a Avenida.

Propor ruas seguras, com mais colorido, sustentáveis, coletivas e mistas, é um dos principais objetivos, além da consciência coletiva dos cidadãos, sendo que quanto mais pessoas se conectam e trabalham em conjunto de algo maior, sabe-se que mais urbanidade se esconde por trás.

Figura II-31: Avenida Silvio Rugani vista de baixo para cima.

Fonte: Autora (2017)



ANOTAÇÕES:

É possível organizar um conjunto de cruzamentos, de forma a construir uma estrutura. Podem ser ligados por uma pequena justaposição, ou fazendo com que sejam entre visíveis, (...) podem ser concebidos em relação a um caminho ou a um limite, ligados por um pequeno elemento ou relacionados por um eco de características de uns e de outros. Tais ligações podem estruturar substancialmente regiões urbanas. (...) o limite deve ser penetrável, uma costura, não uma barreira. Este bairro pode juntar-se ao seguinte por justaposição, Inter visibilidade, relação com uma linha, por qualquer ligação, tal como um cruzamento intermédio, uma rua ou um pequeno bairro. (LYNCH, 1960, p.116 -117).

Figura II-32: Estragos causados pela precipitação de 04 de fevereiro de 2017, na Via Afonso Arinos.

Fonte: Autora (2017).





Figura II-33: Estragos causados pela precipitação de 04 de fevereiro de 2017, na Via Afonso Arinos.

Fonte: Autora (2017).

_O bairro e seus descasos

Devido ao tamponamento e mal planejamento dos córregos citados anteriormente ocasiona-se, nas épocas de cheia da cidade, enormes estragos, tanto nas avenidas, quanto nos bairros próximos, que é o caso do Tubalina. Os estragos poderiam ser evitados se o projeto de planejamento fosse democrático para todos os usuários. Os últimos casos de fortes enchentes no bairro são os causados pelas chuvas do mês de janeiro e começo de fevereiro de 2017 .

responsáveis por grandes estragos na via Almirante Barroso e em outras que cortam as curvas de níveis do bairro, transpondo grande parte do calçamento da rua, para outras vias, atrapalhando o fluxo e predispondo o local a acidentes.

No começo de fevereiro outro desmoronamento ocorre na região do Tubalina, porém dessa vez não apenas a rua Almirante Barroso é afetada, mas também a Tomé de Souza, Afonso Arinos e a própria Avenida Silvio Rugani. Através das imagens na página anterior é possível compreender a falta de infraestrutura que muitos bairros da cidade têm.

A falta de cuidados com a manutenção do calçamento das vias, que podem ser retratadas como colchas de retalhos, é bastante comum. Como muitas placas de concreto se deslocam do asfalto pelo desgaste, é preciso manutenção e reposição dessas peças, porém o que acontece muitas vezes, é descaso e remendos de asfalto por cima dos buracos existentes.

O grande fato da requalificação existir, é de justamente ajudar determinado local, que precisa ser revitalizado, se reerguer e receber novas pessoas com novos usos, além de dar qualidade de vida, e conectividade as já residentes, trabalhando a coletividade e o coleguismo em prol do crescimento e prosperidade do bairro e da Avenida. A infraestrutura verde aliada a mobilidade urbana sustentável contribuem para que esse processo se torne realidade e crie conectividade e urbanidade no espaço.



Figura II-34: A falta de cuidados com seus moradores e reintegração desses no sistema.

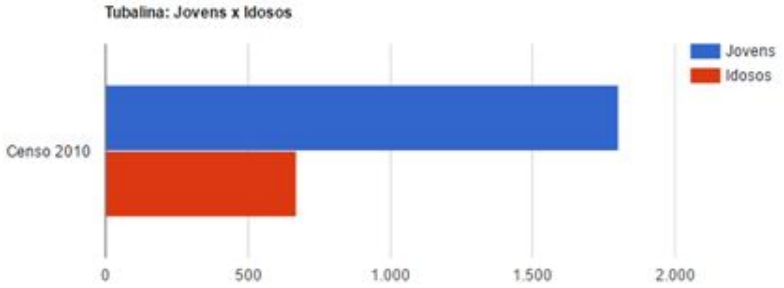
Fonte: Autora (2017).

_ O Tubalina, (sua história, tipologia e usos – ou a falta deles)

De acordo com os gráficos e possível compreender que a população do bairro é principalmente jovens e adultos, com 20,1% jovens e apenas 7,5% idosos. Na última

ANOTAÇÕES:

análise logo abaixo, de forma prática e rápida é claro a análise de como o de quem o bairro é formado. O Tubalina é residido por uma população principalmente jovem e adulta feminina, com quase todos os domicílios do bairro ocupados e com uma média de 3 pessoas por cada domicilio. Esses estudos são



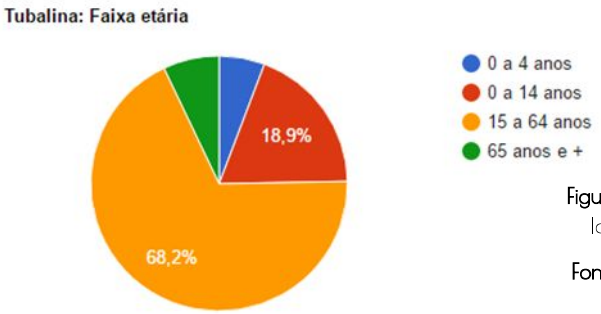


Figura II-35: Gráfico de Jovens x Idosos moradores do bairro

Fonte: http://populacao.net.br/populacao-tubalina_uberlandia_mg.html

Faixa Hetária	População	Porcentagem
0 a 4 anos	547	6.1%
0 a 14 anos	1801	20.1%
15 a 64 anos	6487	72.4%
65 anos e +	672	7.5%

*Número aproximados devido cálculos de porcentagem

Figura III-136 Gráfico e tabela de Faixa Etária da população do Tubalina – Uberlândia

Fonte: http://populacao.net.br/populacao-tubalina_uberlandia_mg.html

importantes, tanto quanto as análises dos layers, para poder compreender e criar uma proposta de projeto que se adeque a rotina e aos tipos de moradores já inseridos no bairro.

A praça São Francisco de Paula, é a principal concentração comercial, que se localiza no encontro de vias de grande acesso, como a Silvio Rugani e Oscar Gomes. Nela, encontra-se a igreja católica São Francisco de Assis, marco e principal ponto de referência do bairro Tubalina, onde a Silvio Rugani possui uma forte influência, além de comércios dos mais variados.

Além de comércios fixos, o bairro possui uma feira livre, organizada sempre as terças-feiras até o período noturno, na Rua Carlos Gomes. A feira sempre ocasiona diversidade, vitalidade e identidade ao local, movimentando o bairro e a Avenida Silvio Rugani, se tornando, um dos poucos atrativos que o bairro como um



Figura II-36: Pedestre atravessando a Avenida Silvio Rugani em encontro com a Praça São Francisco de Paula, na Igreja São Francisco de Assis.

Fonte: Autoria (2017).



Figuras II-37 e II-38: Feira Livre no Bairro Tubalina

Fonte: Autoria (2017).

todo possui, principalmente no período noturno, que é, de acordo com os questionários aplicados, um dos períodos que a população mais se preocupa e se amedronta ao sair de casa.

O bairro também possui descaso em relação ao transporte e a mobilidade urbana da cidade. O SIT (Sistema Integrado de Transporte), sistema implantado em Uberlândia, possui um diagrama/fluxograma, demonstrado no próximo capitulo nos estudos dos layers, que explica por cores como funciona o sistema de transporte da cidade.

O Tubalina se encaixa nas **linhas "T" e "A"** principalmente. No estudo dos Layers tem-se demonstrado os tipos de linha e seus respectivos nomes com seu sentido. A partir da listagem dessas linhas, pode-se compreender que as vias que mais passam rotas são a Silvio Rugani e a Getúlio Vargas. Devido a isso, é perceptível a falta de outras rotas circulando pelo bairro, e/ou outros pontos de parada com adequação e infraestrutura básica para quem os utiliza, além de um fluxo maior de ônibus passando. A intenção desse aumento de rotas e/ou novos pontos, é justamente para os pedestres não precisarem se

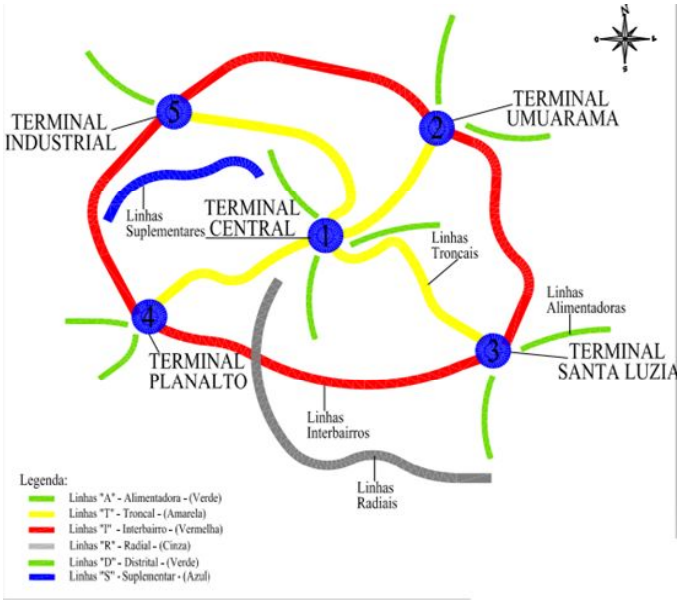


Figura II-39: Trajeto do Ônibus in loco (Avenida Silvio Rugani).

Fonte: Autora (2017).

ANOTAÇÕES:

de tanto e perderem o transporte público, demorando um tempo considerável para pegar o próximo.

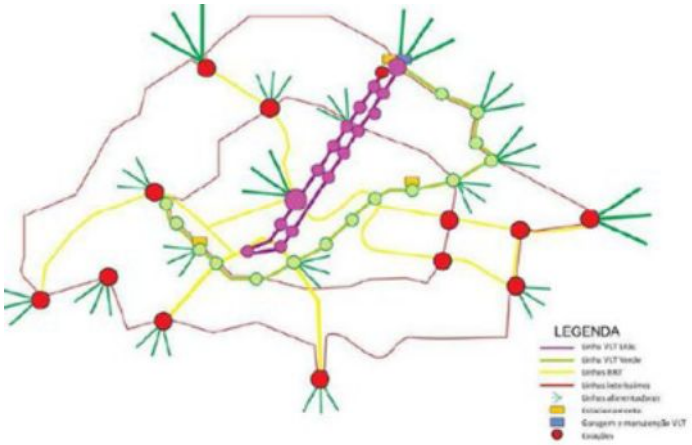
Em Uberlândia há um Estudo Prévio de Viabilidade Técnica para a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que é um veículo similar ao metrô de superfície, sendo de fácil inserção na malha viária já existente, utilizando energia elétrica para se transpor de ponto a ponto.

Para Klimekowski e Mielke (2007), O VLT se assemelha ou lembra, as características do 'bondinho' tradicional do século XIX, porem contemporâneo e tecnologia atual. Ele busca requalificar áreas urbanas, solucionando grandes problemáticas urbanas, como a poluição do ar, sonora e visual, embutindo a qualidade de vida urbana como resultante de sua aplicação.

Sua velocidade pode chegar a 80km/h, ou até mesmo 20 km/h se aplicado em áreas como centros e calçadões de pedestres ou que precise de um baixo fluxo e velocidade dos veículos. Sustentável, limpo, de inclusão social e seguro, ele promete baixos ruídos e vibrações em seu interior e exterior, digno de extinguir uma parcela dos problemas urbanos atuais da sociedade e presentes no recorte analisado do bairro Tubalina e da Avenida Silvio Rugani.

> *A escolha dos traçados das linhas do VLT se deu a partir do estudo e a avaliação da morfologia urbana, aspectos de paisagem, demanda e oferta de transportes, grau de vitalidade dos espaços, densidades urbanas, vetores de expansão, aspectos econômicos financeiros e ambientais. As linhas do VLT agregam-se a esta rede de forma complementar, ressaltando o caráter especial da inserção desta modalidade no quesito relativo à requalificação espacial, desempenho operacional e estruturação urbana. A lilás agrega-se de forma mais imediata à rede, enquanto a linha verde implica em uma reestruturação mais ampla das demandas agregadas ao corredor leste. (UFU p.95, 2014 apud BERNARDES, FERREIRA, p.8-9, 2016).*

A proposta foi de criar na linha verde, uma via dupla com VLTs indo e voltando das avenidas selecionadas (Rondon Pacheco e Anselmo Alves dos Santos), com proposta de contribuir a qualidade de vida e sustentabilidade, valorizando as áreas lindeiras. A linha lilás, busca uma via única (via singela), nas Avenidas Floriano Peixoto e Afonso Pena, revitalizando o centro urbano e diminuindo os impactos causados pelo sistema viário. O objetivo do VLT para área de recorte e de estudo, é de unificação com o sistema levantado e estudado pela UFU. Permeando o VLT também para a área do setor Sul/Oeste, após o fim da Avenida Rondon Pacheco, por meio da Avenida Silvio Rugani.



Fonte: UFU (2014).

Figura II-40: Mapa do Estudo Prévio de Viabilidade Técnica para Implantação do VLT

Fonte: UFU, Instituto de Geografia, 2014.

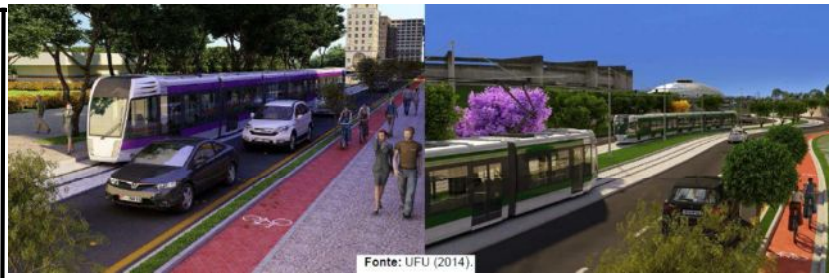


Figura II-41: Imagens referentes a Linha Verde e Lilás do Estudo Prévio de Viabilidade Técnica para Implantação do VLT

Fonte: UFU. Instituto de Geografia, 2014.

A cidade modal democrática, diagrama demonstrado no caderno anterior, nada mais é do que um termo que representa essa conexão e integração de modais limpos que circulam acessivelmente e democraticamente a todos os cidadãos, mas que aceita da mesma forma a disposição dos carros e motos como meio de transporte, porém de maneira racional, secundária e que não prejudica o bem-estar social e ambiental.

Quando há conectividade entre os meios modais inseridos na cidade e de usos intra e entre bairros, o sistema gera eficácia. Os passageiros deparam com acessibilidade de modo integral, pensando na mobilidade de modo intermodal e conectada em prol de inovações - gerando trânsito satisfatório e elevando o nível de conforto aos usuários, dois pontos importantes serão melhores analisados no capítulo seguinte.

Infelizmente essa 'cidade democrática modal' não se faz presente e nem se encontra próxima de fazer, devido ao custo elevado para promover o sistema de transporte público à estruturação interurbana periférica, gerando segregação socioespacial aos que moram no local, arrancando seus direitos de ir e vir, como já explicados na apresentação da monografia, prejudicando os mesmos de terem acessos aos equipamentos de saúde, educação, cultura, serviços e também aos locais de emprego e renda.

Sabe-se que aumentando a quantidade de transportes públicos e não motorizados, sobram mais lugares para inserção de projetos para lazer e apoio ao cidadão, áreas livres e de uso para cultura e aprendizado. A construção de um modelo de cidade modal e de mobilidade urbana sustentável, é possível e torna-se viável quando se entende que todo cidadão tem direito à cidade, e que a cidade é democrática em todas suas parcelas.

> (...) como mostra a pesquisa recente do Instituto de Pesquisas Sociais, Políticas e Econômicas (Ipespe). O Instituto divulgou que 57% dos paulistanos deixaram de usar o automóvel como principal forma de locomoção, ao longo dos últimos dois anos: 19% abandonaram totalmente o carro e 38% restringiram seu uso aos fins de semana. (MANCINI, 2014 < http://mobilidadesustentavel.zip.net/ >).

Mesmo sabendo da melhora significativa que essa

ANOTAÇÕES:

alteração de prioridades acarretaria para saúde da cidade em geral. a massa comerciante da população ainda não compreende e aceita pequenas mudanças como. a retirada dos estacionamentos de avenidas para usos sociais ou de transporte limpos. prejudicando. segundo os mesmos. a clientela e o conforto proposto pelo estacionamento.

Porém. esse mesmo argumento citado pelos trabalhadores. não tem como ter fundamento já que a poluição visual da avenida causada pelo carro e pela motocicleta dificulta a venda do produto das fachadas já que quem perpassa por de dentro dos carros. não consegue visualizar rapidamente e automaticamente não se preocupa em estacionar nas vagas. As compras por impulso são muito mais frequentes pelos pedestres que permeiam ao local ou ciclistas. e se o mesmo usufruir de um bom planejamento. mais essas pessoas vão querer utilizar o espaço público e mais vão permear por tais fachadas e isso torna o sistema ativo e automaticamente - limpo.

> Há cinquenta anos, em 1961, a jornalista e escritora americana Jane Jacobs publicou seu livro seminal Morte e Vida das Grandes Cidades. Ela assinalava como o dramático aumento do tráfego de automóveis e a ideologia urbanística do modernismo, que separa os usos da cidade e destaca edifícios individuais autônomos, poriam um fim ao espaço urbano e à vida da cidade, resultando em cidades sem vida, esvaziadas de pessoas. De forma convincente, descreveu ainda as qualidades de viver e apreciar cidades vivas como observava do lugar onde morava, em Greenwich Village, em Nova York. (GEHL, 2013, p.3).



Figura II-42: Modelo de "Shared Street"

Fonte: http://images.adsttc.com/media/images/57c5/6f6d/e58e/ce7c/6d00/01a9/slideshow/El_papel_de_las_calles_compartidas_3.jpg?1472556903

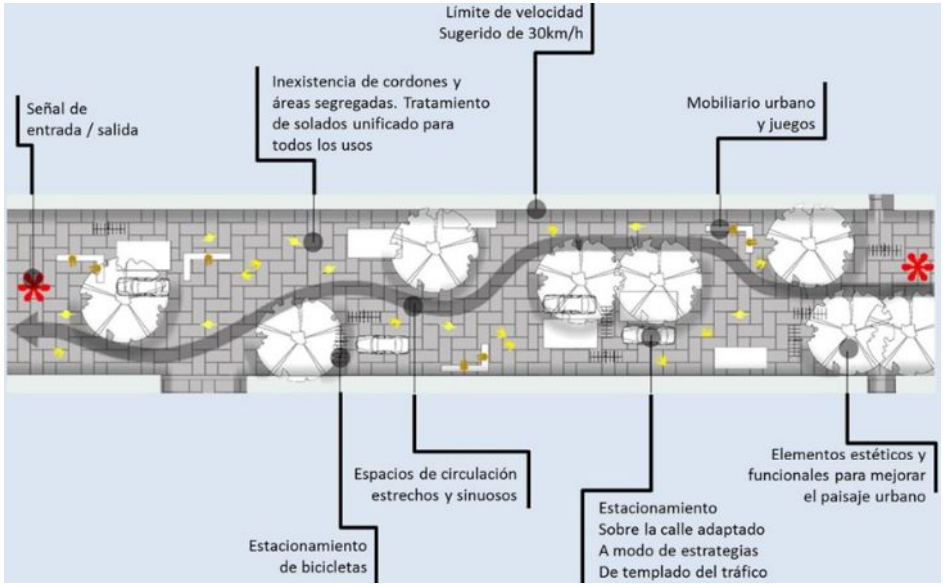


Figura II-43: Modelo de "Shared Street"

Fonte: http://images.adsttc.com/media/images/57c5/6f6d/e58e/ce7c/6d00/01a9/slideshow/El_papel_de_las_calles_compartidas_3.jpg?1472556903

ANOTAÇÕES:



Figura II-44: Vista aérea encontro das três vias – simbologia com o tripé proposto no trabalho (mobilidade, sustentabilidade e conectividade).

Fonte: Autoria (2017).

A partir da colocação apontada nesse capítulo, situando a cidade de Uberlândia a partir de seu contexto histórico urbano e morfológico, até chegar à descrição do objeto específico de estudo, caracterizado pela mobilidade falha, compreende-se o que a Federação Nacional das Agências de Urbanismo da França, declara a respeito da malha criada para o carro – as autoestradas:

> As autoestradas urbanas encarnam problemáticas contraditórias que precisam ser conciliadas, pois elas colocam problemáticas cruciais em termos de qualidade de vida, do meio ambiente, da saúde pública e da igualdade social. (Federação Nacional das Agências de Urbanismo, FNAU, 2014).

Além disso, sabe-se que a presença dessas vias caóticas no meio urbano, aumentam apenas, os impactos sobre o uso e ocupação do solo a segregação urbana e intrusão visual, que são dados explicados no capítulo e grifados como importantes para que a cidade e no caso, a avenida, deixem de ser provedores de insegurança e segregações, e comecem e compreender a população como um todo, fornecendo conectividade de pessoas, lugares e usos, para que essas consigam ver no lugar, trazendo urbanidade e uma maior qualidade urbana para o local.

Autoestradas urbanas periféricas e outras vias rápidas, geralmente se diagnosticam como ruptores da convivência urbana e vivência social, além de ruptores as mesmas não são permeáveis e consomem demasiado espaço que muitas vezes não se tem. A cidade precisa ser permeável, ser lida através de sinais e conceitos, ser como uma teia que trespassa os locais e os conecta, deixando como final uma interligação dos pontos - concordância de ideias, sentido e pertencimento de projeto e de vida. E Lynch utiliza seu conceito de legibilidade e imageabilidade para destacar sua explicação sobre a cidade e sua imagem através de seus cincos elementos, e dentre tais, são citados: os Caminhos, limites, bairros, pontos nodais e marcos.



Figura II-45: Pontos nodais - A Place de L'Étoile, atual Charles de Gaulle.

Fonte: Google Imagens: < https://arquiteturascontemporaneas.wordpress.com/2015/10/07/analise-kevin-lynch-a-imag em-da-cidade-londres-mexico/>.

Os **caminhos** são os elementos que estruturam ou deveriam estruturar a cidade, adquirindo mais significado ou não, a partir de seus usos, suas qualidades e comprometimento com o fluxo, massa arbórea ou comprimento da caixa além da continuidade do mesmo, não deixando o usuário confuso ou inseguro.

Já os **limites,** são considerados como as quebras dessa continuidade citada pelos caminhos. Quando a continuidade se interrompe e gera barreiras, ela se torna um limite como o caso do Rio Uberabinha e a Rondon Pacheco ou até mesmo e principalmente a própria Avenida Silvio Rugani. Se casos assim, são bem trabalhados, não necessariamente, os mesmos precisam ser considerados como barreiras que tendem a separar extremamente uma parte da outra ou segregar a mesma, mas sim ser



Figura II-46: Limites – Central Park Nova York

Fonte: Google Imagens < http://7-themes.com/data_images/out/37/6897248-central-park-nyc.jpg>.

pertencentes de qualidades direcionadas a um todo.

Os **bairros** apresentam papeis importantes na legibilidade de uma cidade. Importantes para orientação, visualização, modos de viver e apresentação de diferentes tipos de limites, desde os mais definidos até os mais suaves e introvertidos. Os bairros possuem características variadas assim como o caso de China Town e Beacon Hill, espaços que possuem naturezas, texturas, formas e símbolos diferentes, que abrigam culturas e habitantes diferentes além de morfologias distintas, mas que fazem parte de um todo que é a própria cidade.

Os **pontos nodais** são estratégias da cidade, podendo ser adentrados ou não. Os pontos podem ser desde esquinas, praças, concentrações temáticas como os centros comerciais que chamam a atração das pessoas e são referências, além de terminais de ônibus, pontos de estações ou confluências de sistema de transporte como o



Figura II-47: Bairros - Chinatown

Fonte: Google Imagens < https://www.thesquarefoot.com/ny/new-york/chinatown>.



Figura II-48: Caminhos - Ruas de Londres, Inglaterra.

Fonte: Google Imagens

ANOTAÇÕES:



Figura II-47: Marco – Museu do Amanhã – Santiago Calatrava

Fonte: Google Imagens < https://www.greenme.com.br/viver/arte-e-cultura/3939-ja-conhece-o-museu-do-amanha >.

encontro das avenidas Silvio Rugani, Afrânio Rodrigues, Rondon Pacheco e o Rio Uberabinha.

Como último elemento estudado por Lynch, tem-se os **marcos que** são elementos pontuais em que o observador não tem acesso. Podem ser de diferentes escalas, desde torres até esculturas. Sua principal característica é a singularidade, algo que seja único ou memorável em seu contexto. Isso pode ser alcançado de duas maneiras: sendo visto a partir de muitos lugares, ou estabelecendo um contraste local com os elementos mais próximos, como a Igreja São Francisco de Assis e a Paineira que envolve o entroncamento das avenidas próximo as pontes do Marquinho e Benjamin Bujacher, que de longe pode ser vista e notada, contrastando com seu entorno.

É a partir dessa preocupação e cuidado com a **legibilidade** da cidade para promoção da cultura de pertencimento e permanência das pessoas nas ruas, que é apresentado os conceitos do *Lynch* como estudo e ponto de início para o capítulo seguinte que utiliza tais pontos e conceitos como comprometimento para com as leituras ambientais e urbanas e promoção dos cenários e de diretrizes e ações projetuais, como exemplificado no fluxograma anexado as considerações parciais do primeiro capítulo.

dérive LAB

Calles compartidas