

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 7

Os muros e a mobilidade urbana: considerações a partir dos condomínios fechados no Setor Sul de Uberlândia-MG

Julieta Cristina Fernandes (*)

Muito se tem falado dos novos paradigmas da mobilidade urbana sustentável e, dentre eles, a prioridade dos transportes coletivos sobre os individuais e dos deslocamentos não motorizados (por bicicleta e a pé) sobre os motorizados. Essa prioridade é uma das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Nº 12.587 de 03/01/2012. Outra diretriz, conforme artigo 6º, inciso 1 desta Lei - é a sua “integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federados”.

Sabe-se que a estrutura territorial do espaço urbano constitui um elemento fortemente condicionador das políticas de mobilidade urbana e do desenvolvimento sustentável das cidades. Essa estrutura é definida através de variáveis como dimensão, morfologia/desenho, disposição e função das redes principais de infraestruturas de transporte, de circulação viária para os diferentes modos, motorizados e não motorizados, bem como a localização das atividades econômicas e sociais; aspectos que condicionam o modelo de organização do espaço urbano e, em particular, os respectivos padrões de mobilidade.

Nesse sentido, na última década, o governo federal, através do Ministério das Cidades, produziu uma gama de material bibliográfico, como também ministrou cursos de capacitação para a gestão integrada da mobilidade urbana. A partir da participação nestes cursos como também nos eventos e cursos promovidos pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, somadas as reflexões no Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia e a vivência na Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, motivou-nos a possibilidade de contribuir para o estabelecimento dos novos conceitos da mobilidade urbana sustentável e, dentre eles, **a prioridade dos deslocamentos não motorizados (por bicicleta e a pé) sobre os motorizados.**

Podem ser reconhecidos exemplos de atenção à questão do deslocamento do pedestre em projetos de requalificação de áreas centrais e de sistemas de transportes públicos implementados, através do melhoramento no entorno das infraestruturas do transporte coletivo, diferencial de calçadas, travessias e acessibilidade. E, há que serem destacados os projetos de *Bus Rapid Transportation* - BTR neste momento de preparação para a copa em 2014, no Brasil.

Uberlândia também tem se destacado por suas práticas no sistema integrado de transporte coletivo por ônibus e acessibilidade urbana. Concomitantemente, na cidade nas últimas duas décadas, foram criados 42 condomínios horizontais e loteamentos

fechados; que passaremos a tratar aqui de forma simplificada como condomínios fechados.

O interesse pelos condomínios fechados deve-se a constatação de que eles constituem novas parcelas de produção no espaço das cidades, que podem incorporar o conceito de mobilidade urbana sustentável. No entanto, de um lado eles se proliferam e fortalecem enquanto empreendimento, impactando de forma significativa no contexto urbano, valorizando e reestruturando a periferia, onde a maioria deles está instalada; mas de outro, eles formam verdadeiros enclaves fortificados, com grandes extensões muradas, que trazem sérias preocupações ao planejamento da mobilidade urbana sustentável, ou seja, gerando impactos negativos na questão urbanística.

Portanto, neste ensaio, busca-se caracterizar a extensão das divisas dos condomínios fechados e seu impacto na mobilidade urbana, tomando como exemplo o Setor Sul da cidade de Uberlândia (MG).

As extensões dos muros dos condomínios fechados do Setor Sul

Dos 42 condomínios fechados existentes na cidade, vinte situam-se no Setor Sul, em áreas lindeiras às avenidas arteriais que integram o sistema viário principal da cidade. Neste Setor, estão três instituições de ensino superior (UNITRI, UNIMINAS, FPU), algumas escolas particulares de ensino infantil, fundamental e médio; os clubes tradicionais (Praia Clube, Cajubá); bares, padarias, salões de beleza, locais de organização de eventos Castelli Hall, Spa Equilíbrio, entre outros.

A distância da localização dos condomínios fechados nas cidades tem sido compensada pela existência de vias de acesso rápido, através do transporte motorizado, aos equipamentos existentes na região em que se inserem. Neste processo evidenciou-se em Uberlândia a ocupação de áreas muito próximas ou vizinhas, gerando o encontro de muros já extensos ou ainda, o seu prolongamento.

A Figura 1 caracteriza a formação de dois grandes blocos, situados lindeiros à Avenida dos Vinhedos, resultando em extensões aproximadas de **1232metros** na Avenida dos Vinhedos e **1500metros** na Avenida Paulo Gracindo, pela vizinhança e fechamento dos muros dos condomínios Gávea Hill I e II, Gávea Paradiso, Solares da Gávea, Villagio da Colina e Reserva do Vale; consideradas também a localização da UNIMINAS do Parque Gávea. No fechamento das áreas predomina o uso do muro em alvenaria.

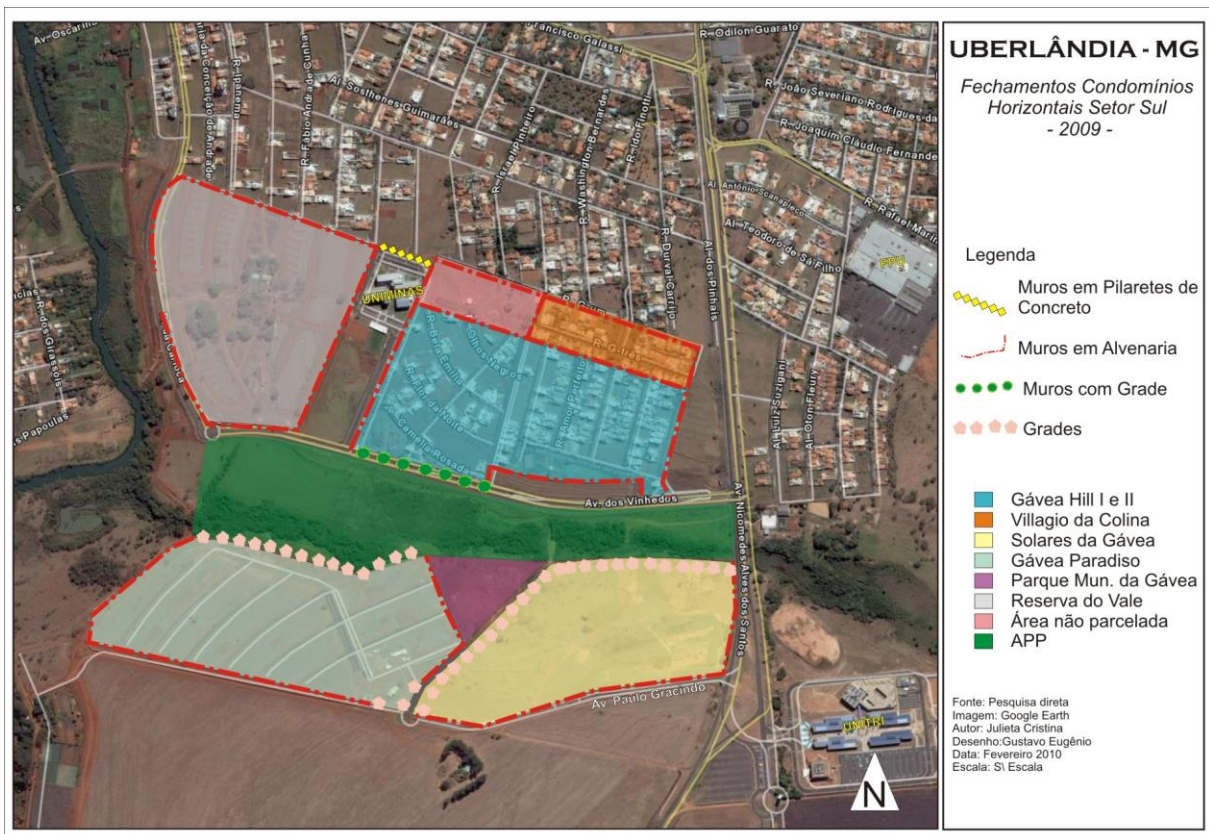


Figura 1– Uberlândia (MG): muros dos condomínios Gávea Hill I e II, Gávea Paradiso, Solares da Gávea, Villaggio da Colina e Reserva do Vale

Fonte: FERNANDES, J. C. 2011

Como se observa essas extensões de 1232m e 1500metros ultrapassam os limites adotados com referência para o deslocamento a pé. Na cidade é adotada a distância média de 300 metros para pontos de Embarque/ desembarque e 500m entre estações de corredores do transporte coletivo por ônibus.

De forma diferente, a configuração da vizinhança de condomínios fechados Villa do Sol, dos Ipês e Guanambi, gera distâncias adequadas ao deslocamento não motorizado. Conforme Figura 2 são formados dois blocos lindeiros à Avenida João Severiano Rodrigues da Cunha com cerca de 470; e um terceiro bloco, formado pelos Condomínios Bosque e Village Karaiba, lindeiro à Avenida Semi Simão, com extensão aproximada de 490 metros.

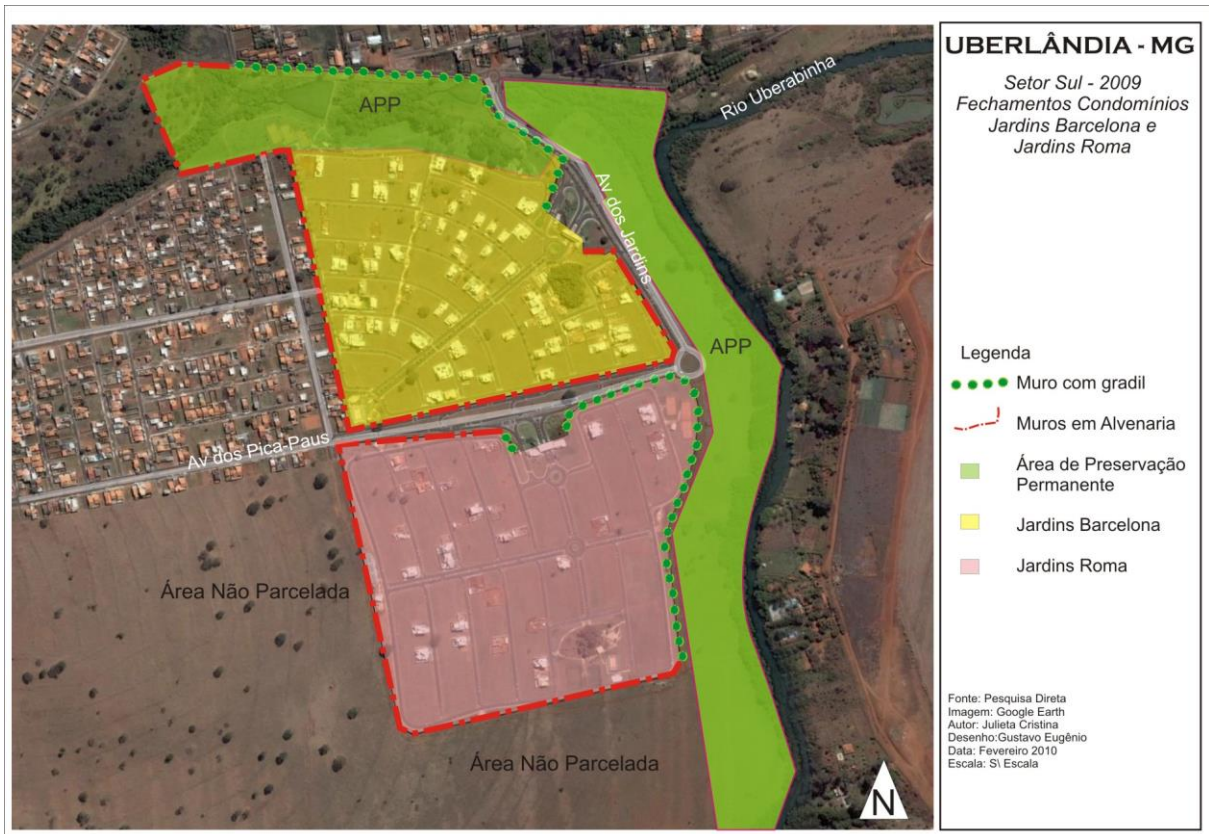


Figura 3 – Uberlândia (MG): muros dos Condomínios Jardins Barcelona e Roma

Fonte: FERNANDES, J. C. 2011.

Os estudos do planejamento de transporte consideram que a partir de 500 metros muda-se de modalidade, ou seja, não se viabiliza a parte do deslocamento a pé para acessar o transporte coletivo, ou a adoção do modo a pé.

Assim, é preciso refletir sobre as dimensões desses fechamentos, tendo com referência a legislação municipal e principalmente as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. É preciso refletir sobre as implicações do processo de formação e vizinhança de condomínios fechados na forma da cidade e, suas conseqüências para a mobilidade urbana e integrá-los a cidade; configurar as novas centralidades para prover outros atributos que se fazem necessários nesses territórios: as continuidades físicas e espaciais, assim como os eixos que permitem estruturar melhor os diferentes modos de transporte, e, principalmente, o andar a pé, **aspecto mais fundamental e prioritário do Sistema de Mobilidade Urbana.**

() Julieta Cristina Fernandes, Engenheira civil, com mestrado e doutorado em Geografia pela UFU- Universidade Federal de Uberlândia, trabalha no SETTRAN, Prefeitura Municipal de Uberlândia- PMU, com atuação em planejamento urbano e elaboração de projetos de geometria viária e sinalização de trânsito.*