

O PLANO DIRETOR E O SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE UBERLÂNDIA (MG)

Maria José Rodrigues

Geógrafa pela Universidade Federal de Uberlândia, UFU
majurod2003@yahoo.com.br

Beatriz Ribeiro Soares

Prof.ª. Dra. do Instituto de Geografia, UFU
brsoares@ufu.br

RESUMO

O presente trabalho teve como objetivo compreender o Plano Diretor de Uberlândia elaborado no começo da década de 1990, abordando com maior ênfase o SIT, por ser uma das poucas propostas do Plano Diretor implementada. Para a realização da pesquisa foi necessário uma vasta leitura acerca das teorias sobre o planejamento urbano nacional e municipal, tivemos acesso aos planos que antecederam ao Plano Diretor elaborado em 1991 e aprovado em 1994. Optamos por estudar mais detalhadamente a seção III, do capítulo III, da segunda parte do Plano Diretor, que trata do transporte coletivo em Uberlândia, por ser um projeto que estava previsto no Plano Diretor em 1994 e que foi implantado em julho de 1997, sob a forma de SIT. Foi possível concluir que o Plano Diretor de Uberlândia ao longo desses nove anos de aprovação permaneceu como um documento estático sem as devidas reformulações que norteariam a reestruturação urbana, que o SIT vem sendo aprovado pela população de Uberlândia, principalmente devido a adoção da tarifa única, mas não conseguiu adentrar muito no propósito inicial que era resolver o problema do grande número de veículos na área central de Uberlândia.

Palavras-chave: Planejamento Urbano, Plano Diretor e Sistema Integrado de Transportes - SIT

THE DIRECTOR PLAN AND THE INTEGRATED TRANSPORTS SYSTEM OF UBERLÂNDIA (MG)

ABSTRACT

The present work had as objective to understand the Director Plan of Uberlândia elaborated in the begin of the nineties emphasizing the SIT (Integrated Transport Sistem), as one of the few implemented proposales of the Director Plan. To execute this research it was necessary a wide reading about the theory of municipal and national urban planning ever since, had been contacted with the former plans that preceded the Direct Plan elaborated in 1991 and approved in 1994. We opted for study, in detail, the section III, chapter III, from Second Part of the Director Plan, about public transport in Uberlândia because it is a project that was predicted in the Director Plan in 1994 and it is was introduced in July, 1997, as the SIT. Then, it was possible to conclude that the Director Plan of Uberlândia, along of these nine years of approval, remained as a static document without proper reformulations that would lead to the urban restructuration. And, we still realize that the SIT has been aproved by the population of Uberlândia because of the single fare introduction, however it didn't succeed in reaching the inicial purpose that was solve the problem of the large number of vehicles in Uberlândia central area.

Key-words: Planning Urban, Director Plan and Integrated Transport System - SIT

Recebido em 29 de julho de 2004
Aceito para publicação em 07/09/2004

INTRODUÇÃO

No presente trabalho procurou-se compreender o Plano Diretor de Uberlândia elaborado no começo da década de 1990, abordando com maior ênfase o Sistema Integrado de Transportes - SIT, por ser uma recente proposta implementada no referido plano.

O Plano Diretor de Uberlândia elaborado em 1991, pela equipe da Prefeitura Municipal de Uberlândia, com assessoria do Escritório Jaime Lerner de Planejamento Urbano, foi aprovado em 1994 como Lei Complementar nº.078, de 27 de abril de 1994, apresentando-se como um instrumento que daria respostas aos problemas centrais de adequação física dos usos (zoneamento), requalificação dos espaços, com resgate da história local (Fundinho e área central), preservação ambiental (rio Uberabinha), vetores de expansão urbana (eixos de estruturação) e circulação (sistema viário e transporte coletivo).

Optamos por estudar mais detalhadamente a seção III, do capítulo III, da segunda parte do mesmo, que trata do transporte coletivo em Uberlândia, por ser uma das propostas prevista e que foi implantada em julho de 1997, sob a forma de SIT.

O Plano Diretor de Uberlândia

O Plano Diretor da cidade de Uberlândia começou a ser elaborado no começo da década de 1990, pela equipe técnica da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal de Uberlândia, com assessoria do Escritório Jaime Lerner de Planejamento Urbano, de Curitiba.

Elaboração do Plano Diretor de Uberlândia foi uma necessidade técnica relativo ao ordenamento do crescimento físico/espacial, que foi bastante acelerado desde a década de 1970, devido ao crescimento populacional, principalmente.

Uberlândia, a partir de 1970, apresenta um crescimento urbano acelerado, visto que, em 1960, de acordo com os dados fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2003), o município contava com uma população total de 88.282 habitantes, dos quais 71.717 residentes na zona urbana. Em 1970, já contava com 124.706 habitantes, sendo 111.466 na zona urbana. Em 1991, a população era de 366.729 habitantes, desses 357.830 vivendo na zona urbana. Em 2000, o IBGE constatou que a população de Uberlândia apresentava um total de 500.095 habitantes, dos quais

487.887 viviam na zona urbana.

Através dos dados acima, é possível constatar, que a população de Uberlândia, vem aumentando consideravelmente, sobretudo a partir de 1970, com elevadas taxas de urbanização e de crescimento total, que de acordo com Attux (2001:114)

“... teve como fator predominante as atividades econômicas do município. A localização, efetuada a partir da implantação de fluxos rodo-ferroviários e de redes de comunicações fomentou o desenvolvimento dos setores do comércio, indústria e serviços, gerando altos níveis de concentração urbana.”

A descentralização da indústria paulista e o impulso recebido pelo Centro-Oeste, após a construção de Brasília, possibilitou a elevação da sua taxa de crescimento total, isso porque a economia de Uberlândia, atraiu grande fluxo migratório, vindo de outras cidades de Minas e do Nordeste do país.

Na década de 1980, devido à aceleração do crescimento populacional e à expansão do perímetro urbano, diga-se sem nenhum planejamento, tornaram-se evidentes algumas contradições na cidade, principalmente em relação à carência de moradias, à degradação ambiental, às demandas por escolas, transportes, deficiências nos setores de saúde e

segurança pública, agravados ainda mais pelos vazios urbanos gerados pela especulação imobiliária sem controle.

Soares (1995:202), apresenta como conseqüências desses problemas urbanos, vários outros.

- *área urbana central congestionada, tanto demograficamente em termos de concentração de atividades econômicas, com problemas de trânsito e transportes, poluição sonora, expansão de um comércio ambulante pelas calçadas de suas principais avenidas;*
- *existências de grandes conjuntos habitacionais nas periferias topográficas da cidade, construídos fora da malha urbana edificada;*
- *inúmeros vazios urbanos, circundados por bairros de alta densidade habitacional/populacional;*
- *uma expansão horizontal muito acelerada e induzida pela especulação imobiliária, em que os incorporadores atuando sem o controle do Poder Público, impõem a incorporação de novas áreas à cidade, em detrimento da ocupação dos vazios já existentes.”*

Devido a todas essas dificuldades e visando o planejamento ordenado da cidade, tornou-se necessária a elaboração de um Plano Diretor, com diretrizes que norteassem o desenvolvimento urbano.

O começo dos anos 1990, foi o ponto de partida para a reestruturação urbana, pois foi nesse período que a Prefeitura Municipal de Uberlândia contratou a

equipe do Escritório Jaime Lerner de Planejamento Urbano, a qual apresentou propostas e diretrizes para o desenvolvimento da cidade.

As discussões propostas deram início ao Plano Diretor de Uberlândia, elaborado pela equipe técnica da Prefeitura Municipal, com assessoria do Escritório Jaime Lerner de Planejamento Urbano, cuja escolha do mesmo é motivo de muitas controvérsias.

Temer (2001:92) firma a respeito

“... a contratação de um escritório de consultoria em urbanismo, com a ‘grife’ Jaime Lerner, para a elaboração de um Plano Diretor, o fato poderia estar relacionado à própria dinâmica empresarial da cidade de Uberlândia, cidade de contrastes, onde a riqueza ostensiva convive com a pobreza excludente, (...) – o discurso da construção de um mito: a cidade ideal.”

É evidente a preocupação com a imagem progressista da cidade e sua associação com um nome de “peso” no contexto de planejamento nacional. Assim o desejo de associar Uberlândia à boa qualidade urbana conseguida em Curitiba, motivou a trazer daquela cidade a equipe responsável pela assessoria na elaboração do Plano Diretor local.

O conteúdo e a forma como foi conduzido o seu processo de elaboração gerou muita

polêmica, pois o envolvimento direto com a comunidade e sociedade não foi considerado, sendo apenas utilizadas algumas pesquisas acadêmicas realizadas pela Universidade Federal de Uberlândia como subsídios, sem as devidas citações de seus autores o que motivou Soares (1995:204) criticar essa situação, pois

”... para seu encaminhamento, devem-se levar em conta, nesse processo a atuação, as reivindicações das diversas instâncias da sociedade, bem como a sua efetiva participação na elaboração de mesmo, pois, somente assim, serão rompidas as formas autoritárias de intervenção no espaço da cidade, e conseqüentemente será possível a construção de uma verdadeira cidadania.”

A elaboração do Plano Diretor de Uberlândia aconteceu a luz das diretrizes contidas no Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que via a necessidade de reconhecer e legalizar a cidade real e alcança diversos setores da sociedade, resultando em um proposta de reformulação da legislação através da Emenda Popular de Reforma Urbana, encaminhada ao Congresso Constituinte em 1988², com maior ênfase na questão

² No final de 1980, seis entidades nacionais e várias regionais encaminharam ao Congresso Nacional uma proposta de emenda popular à Constituição, com 160 mil assinaturas, com reivindicações das massas urbanas quanto a questões fundamentais, como a propriedade

social como eixo das políticas urbanas.

O Plano Diretor de Uberlândia foi elaborado, para cumprir uma exigência constitucional, já que de acordo com a constituição de 1988, tornou-se obrigatória a elaboração do mesmo para as cidades com mais de 20 mil habitantes (artigo 182, parágrafo 1º).

O Estatuto da Cidade, aprovado em 2001 depois de estar em discussão desde 1989, também reforça a questão anterior e ainda a complementa em seu artigo 41, descrevendo a obrigatoriedade do Plano Diretor para as cidades, nos seguintes casos:

I - com mais de 20 mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º³ do artigo 182 da Constituição Federal.

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

A versão preliminar do Plano Diretor foi

imobiliária urbana, habitação, transportes e gestão urbana. Villaça (1999).

³ O § 4º do artigo 182 da Constituição Federal trata das penas previstas em lei federal caso o dono de solo urbano não promova o adequado aproveitamento do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado.

elaborada em 1991, sendo ele aprovado pela lei complementar 078 de 27 de abril de 1994, na gestão do prefeito Paulo Ferolla da Silva.

Apesar de o Plano Diretor de Uberlândia ser bastante abrangente, dedicando todo o capítulo IV com propostas de políticas na área de infra-estrutura (abastecimento de água, saneamento e drenagem, resíduos sólidos, pavimentação, energia elétrica, abastecimento de alimentos, transporte, segurança pública, serviço funerário e comunicações), o capítulo V com proposições nas áreas de habitação e meio ambiente e o capítulo VI com propostas na área de desenvolvimento social (saúde, educação, ação social, cultura, esporte e lazer) ele caracteriza-se como instrumento para organização do espaço urbano. Os seus autores o justificam da seguinte maneira:

“A implantação do Plano Diretor busca superar a tradicional questão de se elaborar um plano urbanístico. Seu objetivo é mais amplo: sua proposta é interferir no processo de desenvolvimento local, a partir da compreensão sistêmica dos fenômenos políticos, sociais e econômicos que vêm condicionando a evolução do município e contribuindo para a ocupação desordenada do espaço urbano. O Plano Diretor é portanto, não apenas uma exigência constitucional, mas constitui-se num instrumento fundamental para o direcionamento da expansão urbana.” Versão preliminar do Plano Diretor (1991:5).

O Plano Diretor quando busca “identificar a vocação de Uberlândia, sua importância no contexto regional e a solidez da infra-estrutura física, econômica e social, alicerce para o desenvolvimento sustentável e qualidade de vida” passa a se enquadrar em um modelo comum, consagrado como Standard e assim caracterizado por Villaça (1999:238)

“Seria um plano, que a partir de um diagnóstico científico da realidade física, social, econômica, política e administrativa da cidade, do município e de sua região, apresentaria um conjunto de propostas para o futuro desenvolvimento sócio-econômico e futura organização espacial dos usos do solo urbano, das redes de infra-estrutura e de elementos fundamentais da estrutura urbana, para a cidade e para o município, propostas estas definidas para curto, médio e longo prazos, e aprovadas por lei municipal.”

De fato, o Plano Diretor de Uberlândia, foi elaborado dentro do conceito acima, uma vez que foi dividido em duas partes, a primeira apresentando um diagnóstico contendo dados em relação aos aspectos históricos, físico-ambientais, demográficos, infra-estrutura, sociais e econômicos e na segunda propostas diretrizes e ações que norteariam as ações para o planejamento municipal.

Dentre as propostas nele contidas que estão sendo gradualmente implantadas no

segmento de estruturação urbana, podemos citar:

- Implantação do Sistema Integrado de Transportes de Uberlândia – SIT;
- Elaboração e aprovação da Lei de Parcelamento e Zoneamento do Uso e Ocupação do Solo (Lei nº 245/00);
- Implantação parcial do Eixo Estrutural Sudeste, que coincide com a avenida João Naves de Ávila, ligando o centro à região dos bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira, Santa Luzia, São Jorge e Laranjeiras (anexo 1);
- Implantação de parte do Eixo Estrutural Oeste, formado pelas avenidas Getúlio Vargas e Imbaúbas, ligando o centro à região dos bairros Luizote de Freitas e Mansur;
- Despoluição e recuperação de trechos do Rio Uberabinha e implantação do Projeto do Parque Linear em suas margens;
- Implantação do geoprocessamento que auxilia no tráfego viário.

Analisaremos neste trabalho a sua seção III, do capítulo III, da segunda parte, que trata do transporte coletivo em Uberlândia, por ser uma proposta que estava prevista no Plano Diretor de 1994 e que foi implementada em julho de 1997 sob a forma do Sistema Integrado de Transportes, a nosso ver uma das poucas propostas que totalmente entrou em vigor.

O Sistema Integrado de Transportes em Uberlândia - SIT

A Lei número 078 de 27 de abril de 1994 (que dispõe sobre o Plano Diretor de Uberlândia) em sua seção III, do capítulo III,

determinou a implantação de um sistema de transporte coletivo, tendo como base a integração físico-tarifárias, através dos terminais fechados, conforme destaca a lei

Art. 16 - O transporte coletivo terá por diretrizes:

I - a implantação de um sistema integrado de transportes urbanos de passageiros, que se apoiará num sistema tronco alimentador com linhas troncais e linhas alimentadoras.

- a) As linhas troncais formam a estrutura do sistema. Serão implantadas nos eixos estruturais, operando como transporte de grande capacidade de demanda e de deslocamento;*
- b) As linhas alimentadoras terão como função atender à demanda de passageiros da região de abrangência dos terminais de integração onde mediante transbordo, poderão passar para as linhas troncais sem pagar outra tarifa.*

II - a incrementação das linhas interbairros visando reduzir o tráfego no centro da cidade;

III - a implantação de um terminal central de integração na Praça Sérgio Pacheco e de um terminal de integração em cada um dos eixos;

V - a integração das linhas distritais ao sistema integrado de transportes urbano.

A Lei Orgânica do município de Uberlândia, em seu artigo 91, também menciona a questão do transporte coletivo: “O Poder Público constituirá terminais de transporte coletivo urbano para onde possam convergir as linhas de ônibus dos principais corredores de transporte da cidade”.

O Estatuto da Cidade, no § 2º do artigo 41,

“torna obrigatória a existência de um plano de transporte urbano integrado para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes” e menciona ainda que “este plano deve ser compatível com o Plano Diretor ou nele inserido”.

Uberlândia, nesse sentido consegue inovar, pois implanta o SIT em julho de 1997, antes de possuir quinhentos mil habitantes, o qual constituiu na construção de cinco terminais urbanos, sendo um localizado na área central (Terminal Central) e quatro localizados nos bairros de grande integração urbana: Santa Luzia, Umuarama, Planalto e Industrial (anexo 2). Os veículos, do sistema, são identificados por três cores diferentes, amarelo, verde e vermelho conforme os tipos de linhas troncais, alimentadoras e interbairros, respectivamente.

A implantação desse sistema necessitou de grandes investimentos na área de infraestrutura e construção de cinco terminais urbanos, que serviram como base para o Plano de Estruturação Urbana de Uberlândia. De acordo com Ferreira (2002:144)

“Esta medida tornou-se necessária em função da expansão já desordenada da cidade, que fez aumentar excessivamente o número de linhas de ônibus, sendo que os problemas de trânsito na área central eram agravados, em muito, pela circulação excessiva desses veículos, que em sua

maioria trafegavam por ela, pois o sistema anterior era caracterizado pelo sistema radial monocêntrico (linhas radiais e diametrais) 4, que tinha essa região como ponto referencial de convergência”

Com o novo sistema em funcionamento desde julho de 1997, o fluxo de ônibus da avenida Floriano Peixoto foi direcionado para a avenida João Pinheiro, essa última foi descaracterizada, o comércio e serviço locais foram modificados. Na atualidade as avenidas Afonso Pena (figura 1) e João Pinheiro (figura 2) paralelas e com sentido de tráfego opostos apresentam-se como os corredores principais, comportando quase todo o fluxo de ônibus que passa pela área central da cidade e causando um grande conflito de usos nessas duas vias, devido ao aumento de tráfego e a falta de tratamento preferencial ao pedestre e ao transporte coletivo.

O SIT foi concebido como um sistema operacional que iria estruturar o transporte coletivo por ônibus no modelo tronco-alimentador, organizado da seguinte forma:

- *Linhas troncais: formam a estrutura do sistema – foram implantadas nos eixos estruturais, ou seja, nas vias mais rápidas, ligando os terminais*

⁴ As linhas radiais caracterizam por linhas de ligação do centro para os bairros. As linhas diametrais caracterizam por linhas que passavam pelo centro da cidade indo em direção a outros bairros.

de ponta ao Terminal Central. Essas linhas operam com grande capacidade de demanda e deslocamento e são destinadas a dar suporte à demanda, captada nos terminais de bairro, originária das linhas alimentadoras e interbairros, além de passageiros ao longo dos corredores. Essas linhas podem ser “paradoras”, “semi-expressas” ou “expressas”⁵. Nas quais os veículos são identificados pela cor amarela.

- *Linhas alimentadoras – têm a função de atender à demanda de passageiros de bairros próximos aos terminais de bairro, alimentando o sistema, trazendo os passageiros que residem nos bairros próximos para os terminais de ponta, onde mediante transbordo, poderão se transferir para as linhas troncais ou de interbairros. Os veículos dessas linhas são identificados pela cor verde.*
- *Linhas interbairros – têm a função de fazer a ligação de um terminal de ponta para outro terminal de ponta, proporcionando o movimento dos passageiros de um terminal de bairro para outro sem a necessidade de passar pelos corredores estruturais e pelo centro. Os veículos dessa linha são identificados pela cor vermelha.*
- *Linhas distritais – esse tipo de linha faz a ligação entre a zona rural, principalmente os Distritos e a zona urbana, integrando-se nos terminais de ponta, com a tarifa cobrada igual à da zona urbana.*

⁵ As linhas paradoras funcionam nas linhas troncais e param de ponto a ponto, fazendo o embarque e o desembarque dos passageiros. As linhas semi-expressas foram criadas para viabilizar o acesso mais rápido do usuário ao seu destino. Por exemplo a linha T123 (Terminal Central/Terminal Umuarama) faz uma parada no Conservatório Municipal para desembarque. As linhas expressas foram criadas com o objetivo de tornar a viagem mais rápida entre o Terminal Central e o Terminal Santa Luzia, sem paradas para embarque ou desembarque.



Rodrigues, maio de 2003

Figura 1 - Avenida Afonso Pena (Praça Tubal Vilela, um dos principais pontos de embarque e desembarque de passageiros no centro da cidade).



Rodrigues, maio de 2003

Figura 2 - Avenida João Pinheiro, área reformada entre as avenidas Coronel Antônio Alves e Quintino Bocaiúvas

O Terminal Central está localizado na Praça Sérgio Pacheco (local onde por várias décadas esteve instalada a Estação Ferroviária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro), na confluência das avenidas João Naves de Ávila e João Pinheiro. A instalação nesse local criou um grande conflito viário no entorno, além de ter sido implantado na área da praça, impedindo o aumento do espaço

verde na área central (figura 3).

Constituí-se de três pavimentos, sendo o primeiro destinado ao embarque e desembarque, o segundo a área comercial (Pratic Center), que conta com 61 lojas, oferecendo variados tipos de serviços e produtos, e o terceiro oferece um estacionamento com 250 vagas para veículos particulares.



Rodrigues, maio de 2003

Figura 3 - Terminal Central, encontro das avenidas João Naves de Ávila e João Pinheiro (Praça Sérgio Pacheco)

Os eixos estruturais Norte e Sudeste, formados pelas avenidas Monsenhor Eduardo e João Naves de Ávila, respectivamente foram contemplados com

corredores especiais para o tráfego exclusivo do transporte coletivo. O corredor da avenida João Naves de Ávila começou a ser construído no último ano

do mandato do prefeito Virgílio Galassi (2000) onerando em muito o cofre da prefeitura, mas, até o momento, não entrou em funcionamento.

Para a implantação desses eixos foi necessário o alargamento da pista de rolamento, atingindo os canteiros centrais, dessas avenidas, o que causou impacto ambiental com a retirada de várias árvores de pequeno, médio e grande portes, principalmente na avenida Monsenhor Eduardo, que teve o paisagismo prejudicado, com a plantação de palmeiras ao longo da avenida.

A localização dos terminais obedeceu basicamente aos eixos de estruturação viários, o que nos permitiu concluir que a mesma obedeceu a configuração urbana e que está baseada nos eixos estruturais (viários), induzindo o crescimento urbano a partir dos eixos de estruturação urbana, principalmente no eixo sudeste que coincide com a avenida João Naves de Ávila, principal via de ligação entre o Centro e os bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira, Santa Luzia, Laranjeiras e São Jorge. Sendo o último um dos bairros que mais cresce em Uberlândia, desde o final da década de 1990.

Percebemos que a implantação do SIT *apresentou algumas vantagens em relação à eficiência do tráfego de ônibus, o que beneficiou parcialmente o trânsito da área central, pois antes da implantação desse sistema, o transporte coletivo de Uberlândia contava 88 linhas operadas por ônibus das quais 55 passavam pelo centro da cidade, enquanto em maio de 2003, o transporte coletivo de Uberlândia, operava com 89 linhas (das quais 37 linhas passam pela área central), subdivididas em alimentadoras, interbairros, troncais e distritais, que atendem a população com uma frota de 468 veículos, com um índice de 1,93 passageiro por quilômetros (Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, 2003).*

Apesar das intervenções ocorridas para a implantação do SIT, em 1997, percebe-se que o volume de veículos na área central ainda é muito grande, isso porque as medidas adotadas para reduzir o congestionamento nessa área, pouco contribuíram para a redução do número de veículos e melhoramento da fluidez do trânsito em geral.

Ferreira (2002:149) justifica esse problema, pois

“ ... a área central apresenta uma conurbação relativa aos conflitos entre os diversos agentes que compõem os fluxos em suas vias em decorrência do aumento do volume de tráfego, da falta de tratamento preferencial ao transporte público coletivo e ao pedestre - que se acumula nas calçadas e no leito carroçável das vias – da não regulamentação adequada da movimentação da carga/descarga, e da desobediência das regulamentações estabelecidas para a circulação e estacionamento de veículos de passeio, motocicletas e bicicletas na área.“

Outro aspecto levantado no estudo acerca das mudanças provocadas pela implantação do SIT é a possível descaracterização da avenida João Pinheiro, que se apresenta como um local de serviços mais sofisticados (lojas de decoração, clínicas médicas, hospitais, restaurantes, etc.) que se transformou em um corredor de ônibus, a partir de julho de 1997, transferindo os fluxos que até então se concentrava na avenida Floriano Peixoto para a referida via. Essa transferência causou uma conurbação, em relação aos diversos usos da via, em decorrência do aumento do volume de tráfego, tendo a prefeitura que eliminar uma das pistas de estacionamento, para adequá-la como pista de rolamento, tendo passado a via de duas para três faixas de rolamento, com a faixa da direita preferencial para ônibus, o que não é adotado por todos os motoristas

(conforme mostra a figura 2).

Houve uma evidente concentração de pessoas, de todas as áreas da cidade, na avenida João Pinheiro, acreditamos que a tendência é a popularização dos espaços dessa via e, provavelmente a concentração de atividades que atendam a essa demanda causando a descaracterização da via.

O pagamento da tarifa única, permitindo ao usuário o deslocamento entre um bairro e outro pagando apenas uma tarifa foi positivo. No entanto, esse sistema operacional provocou maior gasto de tempo nas viagens, isso por que quando o passageiro desce de um ônibus em um terminal nem sempre consegue pegar ônibus de imediato. Outro fator que atrasa as viagens está no fato de que no Terminal Central, o passageiro não tem acesso direto aos coletivos, tendo que seguir ao 1º pavimento e, posteriormente descer ao térreo, onde estão localizadas as plataformas de embarque.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da pesquisa centrados no Plano Diretor, mas especificamente na implantação do SIT, permite concluir que a mesma obedeceu a configuração urbana

e que está baseado nos eixos estruturais (viários), induzindo o crescimento urbano a partir dos eixos de estruturação urbana, principalmente no eixo sudeste que coincide com a avenida João Naves de Ávila, principal via de ligação entre o Centro e os bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira, Santa Luzia, São Jorge e Laranjeiras.

Percebemos ainda que, o SIT contribuiu para a descaracterização da avenida João Pinheiro, que se transformou em um corredor de ônibus, a partir de julho de 1997, transferindo os fluxos que até então se concentravam na avenida Floriano Peixoto. Essa transferência causou uma conurbação, em relação aos diversos usos da via, em decorrência do aumento do volume de tráfego, tendo a prefeitura que eliminar uma das pistas de estacionamento, para adequá-la como pista de rolamento, tendo passado a via de duas para três faixas de rolamento, com uma das quais preferencial para ônibus, o que não é adotado por todos os motoristas.

Houve uma evidente concentração de pessoas, de todas as áreas da cidade, na avenida João Pinheiro, acreditamos que a tendência é a popularização dos espaços

dessa via e, provavelmente a concentração de atividades que atendam a essa demanda causando a descaracterização da via, que ainda se caracteriza como de serviços mais sofisticados, clínicas, hospitais, consultórios médicos, lojas de decoração, entre outros.

O SIT contribuiu, parcialmente, para a redução do tráfego de ônibus na área central uma vez que antes de sua implantação, o sistema de transporte coletivo contava com 88 linhas operadas por ônibus, dessas 55 linhas passando pelo centro da cidade, enquanto, atualmente são 89 linhas de ônibus das quais 37 passam pela área central (Secretaria de Trânsito e Transportes de Uberlândia, 2003).

O sistema de tarifa única é um ponto positivo do SIT, o que permite ao usuário deslocar-se entre um bairro e outro pagando uma única tarifa, mas o sistema operacional provoca gasto de tempo maior nos deslocamentos, porque quando o passageiro desembarca de um ônibus em um dos terminais espera cerca de 05 a 15 minutos para embarcar em outro ônibus.

Enfim, percebemos que o Plano Diretor

que deveria ser um instrumento dinâmico de estruturação urbana, não conseguiu cumprir essa função e acabou se tornando um documento estático, pois pouco de suas propostas foram implantadas.

O Plano Diretor ficou como um grande projeto sem solução, pois já se passaram nove anos de sua aprovação e ele não passa de um documento estático sem as devidas reformulações, que norteariam a reestruturação urbana.

No entanto, o Estatuto da Cidade vem reforçar a importância que plano diretor deve exercer em uma cidade, principalmente no que diz respeito à humanização dessa, propondo a obrigatoriedade de revisão do plano diretor com a participação popular, e reforça a figura do mesmo como o instrumento de indução do desenvolvimento urbano.

REFERÊNCIAS

ATTUX, Denise Elias. **Revitalização urbana em centros históricos: estudo de caso do bairro Fundinho**. Uberlândia: IG/UFU, 2001. (dissertação de mestrado).

BRASIL. Estatuto da Cidade (2001). **Estatuto da Cidade: Lei nº 10.257 de 10**

de julho de 2001. Brasília: Câmara dos Deputados, coordenação de publicações, 2001.

FERREIRA, Denise Lábrea. **Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia, MG**. Brasília: UNB, 1994 (dissertação de Mestrado).

_____. **Sistema de Informação Geográfica e planejamento de transporte urbano. Estudo de caso: Sistema Integrado de Transporte Urbano**. São Paulo: DEGEO/USP, 2000 (tese de doutorado).

FERREIRA, William Rodrigues. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência – um estudo de caso em Uberlândia – MG**. São Paulo: USP, 2002 (tese de doutorado).

UBERLÂNDIA. Lei Orgânica do Município de Uberlândia – MG. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia/ Câmara Municipal dos Vereadores, 1990.

_____. **Plano Diretor de Uberlândia**, Uberlândia (versão preliminar), 1991.

_____. Lei Complementar nº 78 de 27 de abril de 1994 – **Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Uberlândia**. Uberlândia: Prefeitura Municipal de

Uberlândia/ Câmara Municipal dos Vereadores, 1994.

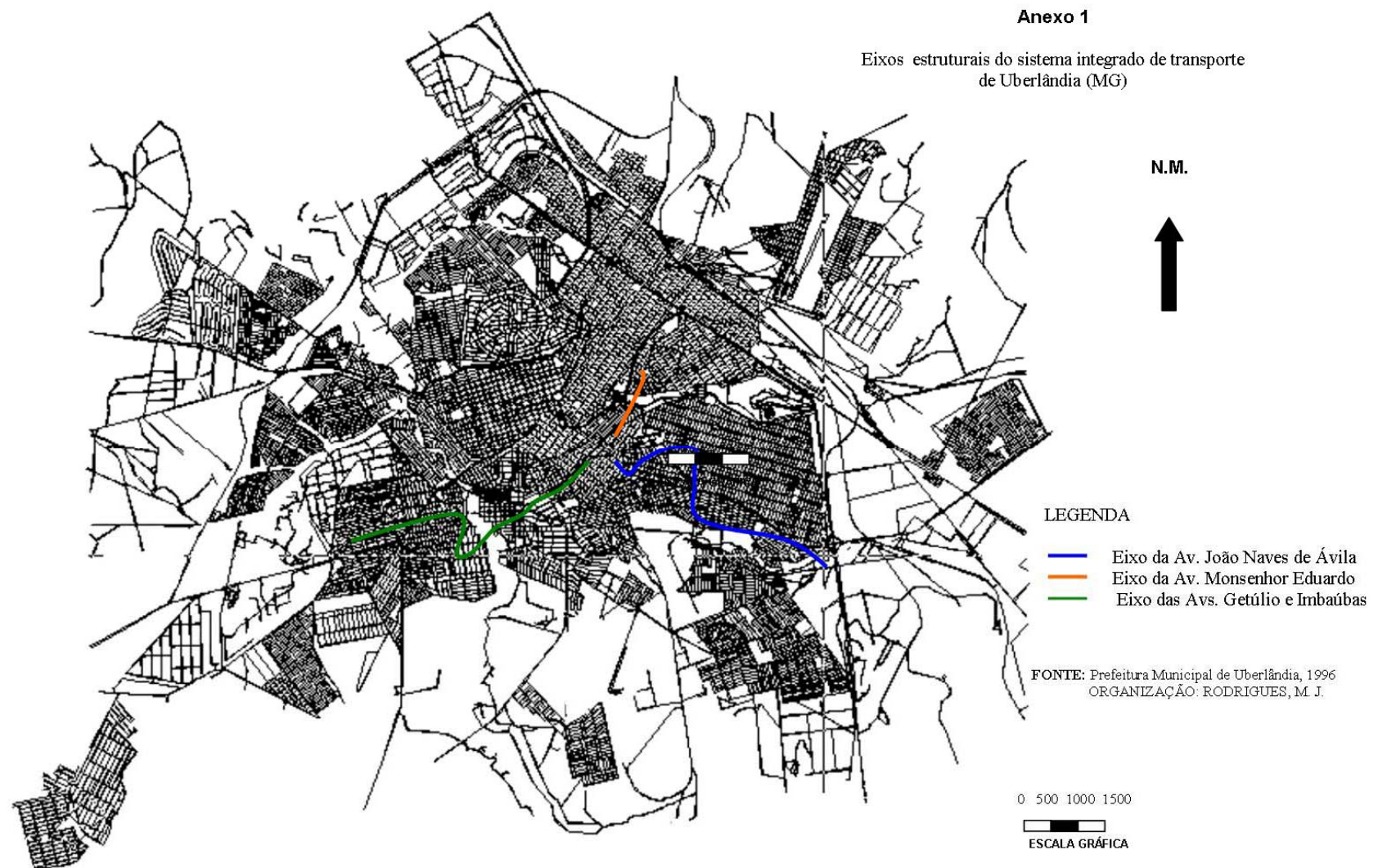
_____. **SIT – Sistema Integrado de Transporte.** Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia/Secretaria de Trânsito de Transportes, 1997.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia: da cidade Jardim ao Portal do Cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro.** São Paulo. FFLCH/USP, 1995 (tese de doutorado).

TEMER, Sérgio Batista. **Idéias Urbanísticas – Uberlândia: de Uberabinha à Curitiba do Cerrado.** Campinas: USP, 2001 (dissertação de mestrado).

UBERLÂNDIA. Lei Orgânica do Município de Uberlândia. Promulgada em 5 de junho de 1990. Uberlândia. **Câmara Municipal de Uberlândia.** 1992.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In DEAK, Csaba e SHIFFER, Sueli (orgs). **O processo e urbanização no Brasil.** São Paulo: Edusp, 1999. p. 169-243.



Anexo 2

Estrutura básica do sistema integrado de transporte de Uberlândia (MG)

