

PLANEJAMENTO E GESTÃO DO ESPAÇO URBANO:
Uma Proposta de Reordenamento da Malha Viária no Entorno do
Porto Seco do Cerrado em Uberlândia, Minas Gerais

PLANNING AND MANAGEMENT OF URBAN SPACE:
A proposal for redevelopment of the road network around the
Porto Seco do Cerrado in Uberlândia, Minas Gerais

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL ESPACIO URBANO:
Una propuesta de remodelación de la red de carreteras en todo el
Porto Seco do Cerrado en Uberlândia, Minas Gerais

José Hermano Almeida Pina

Graduando em Geografia pela UFU
Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG
E-mail: hermanojampa@yahoo.com.br

Álison Riceto

Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Raffaella Fernandes Borges

Graduanda em Geografia e bolsista CNPq/PIBIC pela UFU
Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Leonardo Gentil Santana

Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Dalton de Loiola Ferreira

Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Éder Israel da Silva

Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Daniel Augusto de Deus

Avenida João Naves de Ávila, nº 2121, Bloco 1H
Instituto de Geografia, CEP: 38408-100, Uberlândia-MG

Resumo

O presente artigo versa sobre uma proposta de reordenamento da malha viária na área do entorno do Porto Seco do Cerrado (PSC) em Uberlândia, Minas Gerais. Nesse caso, foi delimitada a área *core* referente aos bairros Nossa Senhora das Graças, Marta Helena e Minas Gerais, os quais possuem residências diretamente afetadas pelo tráfego intenso de veículos além de locomotivas que fazem o transporte de cargas para o Porto. Por ser uma zona secundária de desembarço de mercadorias, o PSC assume um papel importante para o município de Uberlândia, porém, de acordo com os aspectos observados em pesquisas realizadas no entorno do Porto, a atual disposição da malha viária local gera uma série de impactos ambientais principalmente nas residências localizadas na área *core* desse estudo. Para isso, por meio de geoprocessamento foram propostas algumas alternativas para o reordenamento das vias de acesso no intuito de minimizar os impactos observados, trabalhando-se assim numa perspectiva de planejamento estratégico baseado na construção dos cenários *zero*, *possível* e *ideal*, além do enfoque na comunicação necessária para o correto monitoramento das ações envolvidas envolvendo o poder público e a população local.

Palavras-chave: reordenamento; malha viária; impactos; planejamento estratégico.

Abstract

This article is about a proposal for redevelopment of the road network in the surroundings of Porto Seco do Cerrado (PSC) in Uberlândia, Minas Gerais. In this case, the area was defined core areas related to the neighbors Nossa Senhora das Graças, Marta Helena and Minas Gerais, which have directly affected homes by heavy traffic of vehicles in addition to locomotives that are the transport of cargo to the Port. As a secondary zone of clearance of goods, the PSC plays an important role for the city of Uberlândia, however, according to the aspects observed in surveys conducted around the port, the current provision of the local road network creates a variety of impacts environmental mainly in homes located in the core area of study. To do so, through geoprocessing were proposed some alternatives for the redevelopment of the access roads in order to minimize the impacts observed, working it in a strategic planning based on the construction of scenarios zero, and perfect as possible, beyond the focus on communication necessary for the proper monitoring of the actions involving the concerned public authority and local people.

Keywords: redevelopment; road network; impacts, strategic planning.

Resumen

Este artículo es acerca de una propuesta de remodelación de la red de carreteras en los alrededores de Porto Seco do Cerrado (PSC) de Uberlândia, Minas Gerais. En este caso, la zona núcleo se definió las áreas relacionadas con los barrios Nossa Senhora das Graças, Marta Elena y Minas Gerais, que han sido afectados directamente a los hogares por el tráfico de vehículos pesados, además de que son las locomotoras de transporte de carga al puerto. Como una zona secundaria de despacho de mercancías, el PSC desempeña un papel importante para la ciudad de Uberlândia, sin embargo, de acuerdo a los aspectos observados en los estudios realizados en todo el puerto, la disposición actual de la red de carreteras locales crea una gran variedad de impactos al medio ambiente, principalmente en los hogares situados en la zona central de estudio. Para esto, a través de geoprocésamiento se han propuesto algunas alternativas para la rehabilitación de las vías de acceso con el fin de minimizar los impactos observados, trabajando en una planificación estratégica basada en la construcción de escenarios de cero, y perfecto como sea posible, más allá de la atención a comunicación necesaria para el correcto seguimiento de las acciones con la participación de las autoridades públicas y la población local.

Palabras clave: reestructuración; red de carreteras, los efectos, la planificación estratégica.

Introdução

A necessidade de mostrar eficiência de reduzir custos no processo produtivo e com isso tentar ganhar competitividade no mercado interno e externo, características marcantes no processo da globalização, levou o Brasil a criar os Portos Secos, áreas consideradas zonas secundárias de desembarço de mercadorias, onde é realizada a legalização dessas, em grande parte importadas, que buscam diminuir a demanda sobre as zonas primárias, que são os portos marítimos e os aeroportos (COELHO, 2002).

Tais áreas, que fazem parte do sistema de logística e buscam a integração entre os diferentes modais de transporte a fim de dar maior flexibilidade e eficácia ao sistema, são concedidas a empresas privadas que têm o interesse de atuar na área da logística e podem ainda servir de depósito para grandes empresas locais e regionais.

O Porto Seco do Cerrado (PSC) localiza-se no município de Uberlândia, na porção oeste do estado de Minas Gerais e é gerido pela Vale – antiga Vale do Rio Doce –, empresa que atua no ramo minerometalúrgico, energético e agora logístico. O PSC provoca impactos negativos em sua área de entorno, uma vez que esta é caracterizada por ser predominantemente residencial e a existência de um Porto Seco incorre na

intensa movimentação de veículos na região, o que causa problemas tanto para a população, quanto para os veículos transportadores de cargas. Neste sentido, o presente trabalho objetivou realizar um diagnóstico da área de influência do PSC (figura 1) e, a partir disso, apresentar uma proposta de reordenamento da malha viária neste local.

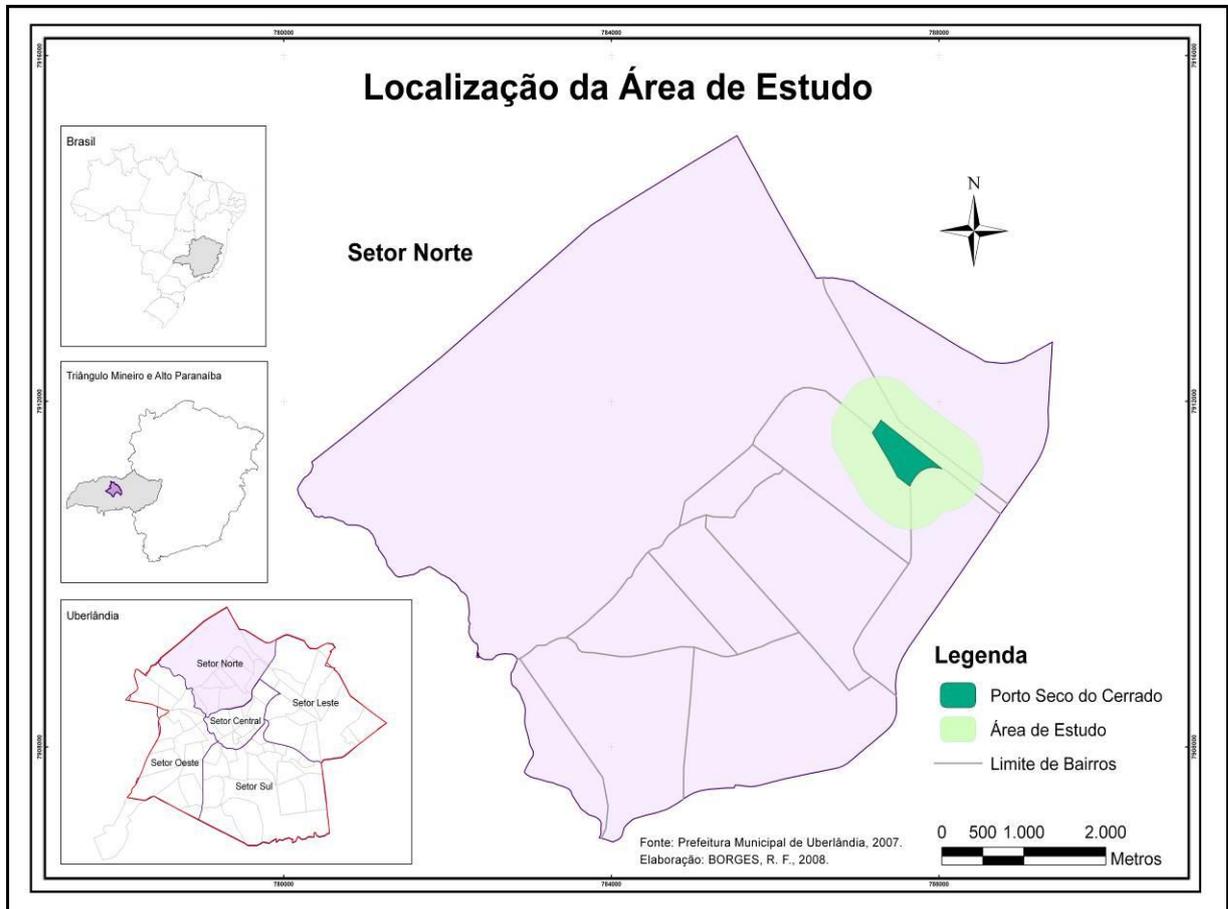


Figura 1: Localização da Área de Estudo, Uberlândia-MG.
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Por se tratar de um sistema que visa à maximização da eficiência do processo produtivo dentro da logística, a localização de Portos Secos deve ser estrategicamente escolhida. Entretanto, no caso aqui tratado, a localização do Porto Seco do Cerrado se mostra bastante “exótica”. Apesar de estar em uma área de serviços, segundo o mapa de uso e ocupação de solo do município, e próximo a uma das principais vias de ligação às BR’s 050 e 365, a Avenida Antônio Thomaz Ferreira de Resende, se encontra em meio a bairros inicialmente voltados à ocupação residencial. Esse Porto Seco movimentava centenas de *contêineres* por mês, que em grande parte são levados até o local por carretas, o que torna as vias e, conseqüentemente, o trânsito local bastante conturbado.



O ambiente urbano é um sistema complexo e que para não promover transtornos à população que o compõem precisa ser pensado e planejado previamente. É por meio do entendimento da estrutura de funcionamento desse sistema que podem ser apontadas ações para melhorias e soluções dos problemas vigentes (LOPES, 1998; NUCCI, 2001).

A Importância do Planejamento Estratégico e Participativo

Dentro da perspectiva do planejamento territorial, várias são as ações que devem ser implementadas com o objetivo de incluir dos diversos segmentos sociais nos benefícios gerados por meio das políticas públicas. Para isso, torna-se necessário um “mosaico metodológico” abastecido de informações diretamente condizentes com a realidade a ser trabalhada.

É exatamente dentro desse contexto que surge a grande importância do planejamento, caracterizado principalmente pelos seguintes aspectos:

- Estabelecer um conjunto de ações para o futuro de forma pré-determinada;
- Construir um conjunto de ações interdependentes, facilitando assim a integração;
- Materialização de um processo contínuo e constante para construção de um cenário futuro ideal (desejado), tornando-se assim uma condição inerente ao processo de planejamento;
- Torna-se uma atitude/ação que antecede a tomada de decisão propriamente dita.

Seguindo esse raciocínio, percebe-se o planejamento como uma condição básica – e pré-existente – do cotidiano social, perpassando as ações mais simples até as mais complexas, as quais envolvem maior volume de decisões. Sendo assim, o planejamento “(...) contribui para que tarefas sejam melhor realizadas e objetivos sejam mais facilmente atingidos, por pessoas ou organizações” (PETROCCHI, 1998, p. 20). O caráter temporal das ações exige cada vez mais uma aproximação real do planejamento em relação ao cenário desejado, surgindo assim as necessidades referentes ao mínimo de retorno possível. A partir daí, destaca-se a idéia de planejamento estratégico, o qual está inserido na abordagem sistêmica do planejamento.

Nesse contexto, percebe-se claramente que a informação, a decisão e a ação refletem a grande importância do ciclo do planejamento envolvendo cada fase, exigindo

do indivíduo ou da organização – pública ou privada – a percepção de que o planejamento materializa-se enquanto um processo contínuo. Baseando-se nessa prerrogativa, o caráter estratégico do planejamento surge como uma das características de um amplo processo que pode ser usado de acordo com cada situação. Dessa forma, no território, as características referentes ao tempo de execução, flexibilidade para mudanças, quantidade de ações e ambiência devem ser dispostas de acordo com a própria necessidade de todos os elementos envolvidos no processo.

É importante ressaltar que tais características pertencem inicialmente ao ambiente organização/empresarial, já que o contexto no qual surgiu o planejamento estratégico foi e é marcado pelo crescimento dos mercados, quando da formação das organizações de grande porte por meio do aumento da sociedade de consumo.

Retomando a idéia do planejamento territorial a partir do planejamento e gestão do espaço urbano, o poder público surge como principal agente executor no tocante ao ciclo do planejamento. Para isso, a informação passa a ser a base para a construção de um diagnóstico fiel à realidade a ser trabalhada; após isso, a decisão deve ser tomada de acordo as reais necessidades de mudança ou manutenção da realidade; para isso, a ação a ser executada deve ser o final – e também o início – de um ciclo planejado e coordenado, no qual cada informação absorvida em cada etapa deve alimentar a própria revisão do processo.

Para a idéia de planejar e gerir o espaço urbano, nesse caso as cidades, torna-se necessária também a inclusão dos segmentos sociais envolvidos na composição/construção do diagnóstico no sentido de obter as informações necessárias para que o planejamento seja também participativo.

Surge então a chamada participação cidadã, caracterizada pela redistribuição do poder que permite aos cidadãos excluídos dos processos sociais, econômicos e políticos serem ativamente incluídos no futuro. Nesse sentido, destaca-se no planejamento e gestão urbana o grande volume de obras de infra-estrutura que podem – e devem – beneficiar os diversos segmentos sociais envolvidos, resultando assim na própria idéia de planejamento e ordenamento territorial. Dentro da idéia de participação cidadã como forma de contemplar o planejamento estratégico e participativo, destacam-se os níveis de participação, que podem ser visualizados no quadro 1.

Quadro 1: Níveis de Participação Cidadã.

Poder do cidadão	Controle cidadão
	Delegação de poder
	Parceria
Concessão mínima de poder	Pacificação
	Consulta
	Informação
Não participação	Terapia
	Manipulação

Fonte: SILVA, 2007.

De acordo com cada nível, levando-se em conta as reais necessidades referentes ao planejamento e à gestão urbana, geralmente são incluídas no processo de planejamento estratégico e participativo as seguintes ações:

- **Manipulação (Não participação):** muitos são os casos em que na manipulação travestida de participação as pessoas são convidadas a participar de comitês ou conselhos consultivos sem real poder de decisão com o propósito explícito de educá-las ou obter o seu apoio. Sendo assim, ao invés da genuína participação, surge uma distorção da participação em um instrumento de relações públicas;

- **Consulta (Concessão mínima de poder):** solicitar a opinião dos cidadãos, assim como informá-los, pode ser um passo significativamente legítimo rumo à participação cidadã no processo de planejamento. Porém, se a consulta não estiver integrada com outras formas de participação, não serão oferecidas garantias de que as preocupações e idéias dos cidadãos serão levadas em conta durante o processo;

- **Parceria (Poder cidadão):** nesse caso, há uma redistribuição de poder por meio da negociação entre cidadãos e tomadores de decisão. Para isso, ambos os lados concordam em compartilhar o planejamento e as responsabilidades de tomada de decisão por meio de diversas estruturas como conselhos paritários, comitês de planejamento e mecanismos de solução de conflitos. A partir daí, após a definição das regras básicas não poderá haver mudanças/alterações de forma unilateral.

Essa passa a ser a idéia do planejamento estratégico por meio da participação cidadã para o contexto do espaço urbano, no qual as diversas variáveis diretamente ligadas ao poder público – trânsito, transporte, saneamento etc – devem compor o ciclo de planejamento conduzido por informações, decisões e ações, estas inseridas dentro de um processo contínuo e acompanhado. Para isso, é extremamente importante que todas as formas de planejamento do espaço urbano sejam objetivamente integradas ao caráter



estratégico inserindo-se na visão abrangente da realidade urbana propriamente dita. Portanto, reforçando a idéia do ciclo do planejamento e as suas fases, os procedimentos metodológicos do planejamento estratégico têm como objetivo uma ampla conjugação social dentro de um processo de expansão democrática, necessitando cada vez mais de informações consistentes acerca da realidade sociais (RICHTER; BÖCKER, 1998; LOPES, 1998).

Procedimentos Metodológicos

Para o entendimento dos reais impactos advindos da implantação do Porto Seco do Cerrado (PSC), foram feitas análises da atual configuração da área de influência do PSC por meio da utilização de mapas e imagens de satélite, além de trabalhos de campo, nos quais foram feitas observações empíricas aplicando-se questionários aos moradores da área de entorno.

Primeiramente, delimitou-se a área *core* (figura 2), estipulada a partir de um raio de quinhentos metros ao redor da empresa. A partir disso, foram aplicados questionários aos moradores dessa área utilizando-se do método de amostragem, sendo contemplados três por cento dos domicílios locais.

Por meio do resultado dos questionários e das observações feitas em campo, foi possível realizar um diagnóstico da área de estudo e, a partir deste, elaborar uma proposta de reordenamento da malha viária no local. Para tanto, foram utilizados a base cartográfica da cidade de Uberlândia, o mapa de uso e ocupação do solo do município de Uberlândia e imagens de alta resolução do satélite *Quick Bird*, a partir dos quais foram elaborados mapas nas escalas de 1:6.000 e 1:25.000 no software *ArcGis 9.2*, com a representação da configuração atual da área de estudo e as possibilidades para seu reordenamento.

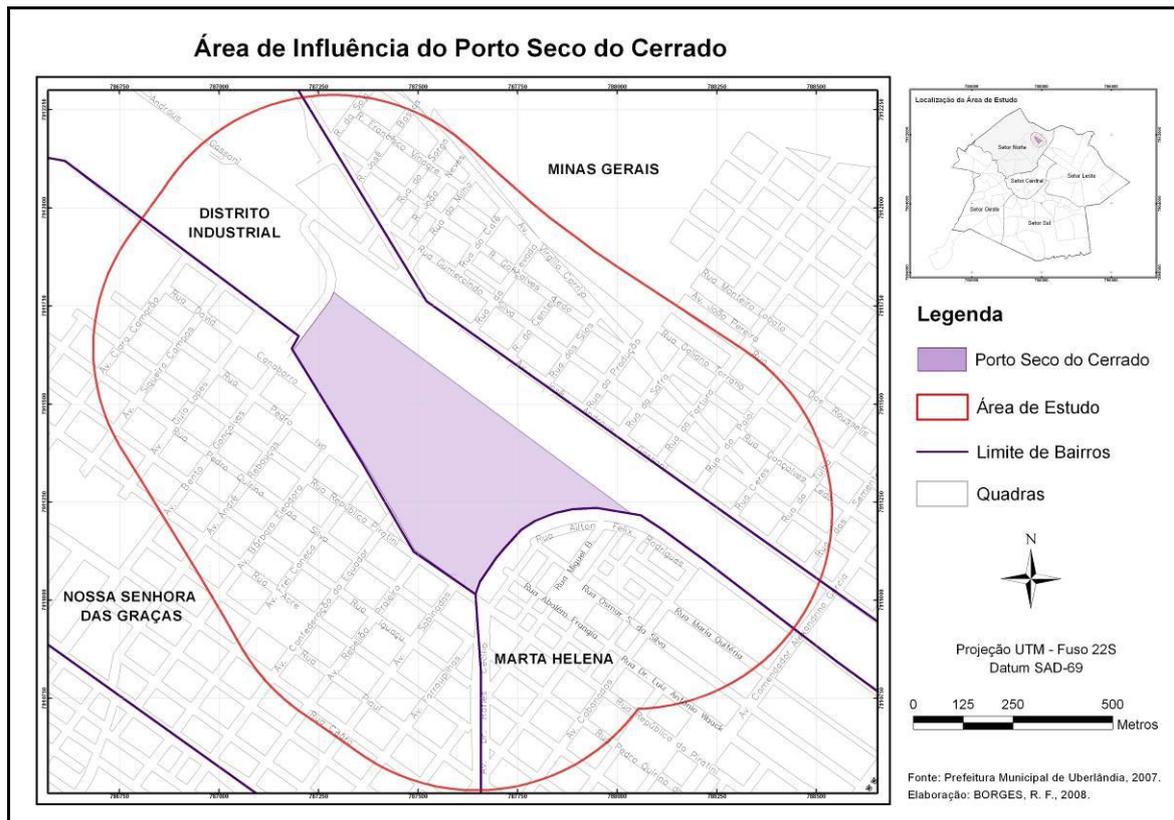


Figura 2: Área de influência do Porto Seco do Cerrado (área core).
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Diagnóstico da Área de Estudo

Foi possível perceber que nas imediações estabelecidas pelo raio de quinhentos metros, que de modo setorizado abrangeu os bairros Minas Gerais (Setor 1), Marta Helena (Setor 2) e Nossa Senhora das Graças (Setor 3), os moradores mais prejudicados e que apresentam maior insatisfação com relação ao Porto Seco são os dos setores 2 e 3, destacando-se o último, no qual se concentra a maior parte do trânsito de caminhões e carretas. Em grande parte, os moradores dos três bairros se veem diretamente prejudicados pelo intenso fluxo de veículos pesados. Assim, pode-se concluir que o problema está presente nas áreas do entorno das vias que ligam à entrada do Porto, que são a Avenida Sabinadas, assim como na via paralela, Avenida Rebelião Praieira (Nossa Senhora das Graças) e nas áreas da porção norte do Bairro Marta Helena, que está ao lado da área do Porto, e nesse mesmo bairro, nas proximidades das vias República do Piratini e Rofles Cecílio, as quais permitem o acesso direto ao pátio da empresa (figura 3).

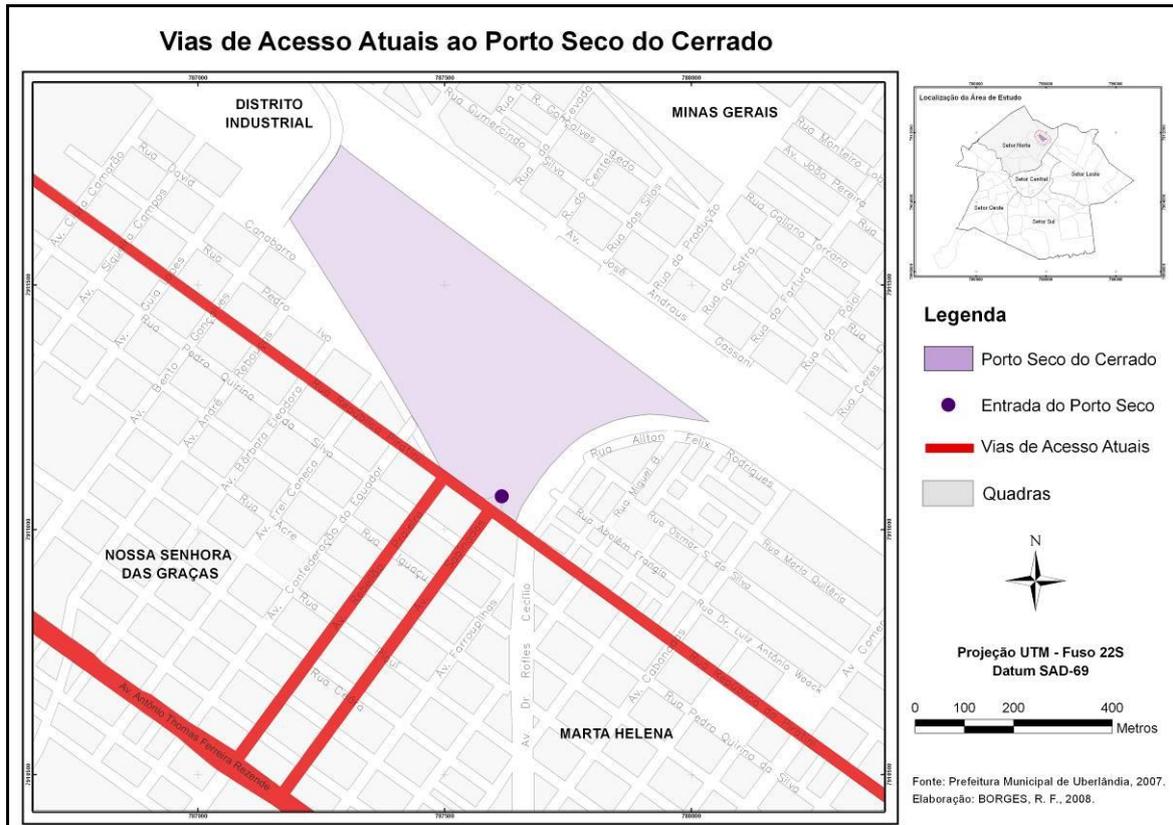


Figura 3: Vias de acesso atuais ao Porto Seco do Cerrado.
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Um dos maiores problemas é a falta de infra-estrutura das vias que comportam o fluxo de veículos de grande porte. Isso se deve ao fato de que as vias de acesso foram projetadas para o fluxo intra-urbano, ou seja, não foram voltadas ao fluxo de veículos de grande porte e de carga que hoje trafegam por ali. Além disso, a sinalização se mostra insuficiente e os objetos de segurança como lombadas e semáforos inexistem, o que comprova a inadequação da estrutura presente para com o uso atual.

Dentre os problemas destacados pelos moradores dessa área, estão a poluição sonora e atmosférica, o intenso fluxo de carretas e a carência de infra-estrutura das vias, que não contam com as devidas sinalizações e mesmo redutores de velocidades. Os questionários contaram com grande participação de moradores que são residentes no local há mais de dois anos, o que permitiu uma maior credibilidade no julgamento dos aspectos positivos e negativos.

Os caminhos corriqueiros executados pelos veículos, em especial nas vias citadas anteriormente, ao longo do dia circulam em áreas onde se encontram creches,



escolas particulares e uma escola pública, que atendem crianças não só do Nossa Senhora das Graças, como de outros bairros vizinhos, e possui alunos de ensino fundamental I e II. Essa situação, segundo os moradores do local, se agrava nos horários de entrada e saída dos turnos de estudantes, entre as 6:30 e 7:00; das 11:30 às 12:00; de 12:30 às 13:00 e entre 17:20 e 17:50, quando os veículos percorrem as vias de modo acelerado e o risco de acidente é potencializado.

A poluição sonora e atmosférica é outro ponto que chama atenção. Segundo os moradores, o ato de falar ao telefone é algo que se mostra dificultado, e em alguns momentos impossível. A poeira da movimentação dos veículos e mercadorias no pátio da empresa e a grande quantidade de poluentes emitidos pelos veículos ao transitarem pelas vias têm causado transtornos aos moradores locais, como problemas respiratórios, principalmente entre idosos e crianças, e a constante sujeira das residências ampliada pelos particulados eliminados.

De modo geral, dos mais de quarenta domicílios visitados no bairro Nossa Senhora das Graças, a avaliação dos moradores foi negativa. Alguns mais moderados e esclarecidos reconhecem a importância do Porto para o município, principalmente na arrecadação de impostos e geração de empregos, mas reclamam da falta de infraestrutura local para a minimização dos problemas gerados.

Outro ponto destacado pelos moradores foi a depreciação causada nas residências; rachaduras e trincas nas casas denunciam a incompatibilidade entre o *antes* e o *depois* da implantação do Porto. Muitos moradores se mostram revoltados por conta dos prejuízos e despesas geradas nas reformas de pintura e alvenaria que estão sendo promovidas. “*Não temos como provar a relação das rachaduras e trincas com as carretas e caminhões que passaram a trafegar por aqui, mas que esse problema aumentou depois da instalação do Porto, isso é fato*”, afirmou um dos moradores entrevistados.

Identificação dos Cenários e Propostas de Reordenamento da Malha Viária

De acordo com o levantamento e tratamento dos dados do diagnóstico observado, o cenário atual tem promovido uma grande insatisfação em parte considerável da população residente. Percebe-se então uma insustentabilidade

socioambiental promovida pelo Porto, onde a qualidade de vida das pessoas que habitam o seu entorno, que já moravam ali, está completamente comprometida. Moradores já se mobilizaram para buscar soluções, inclusive por meio de “abaixo assinado”, encaminhado para autoridades da Prefeitura de Uberlândia, dado o grau de insatisfação.

O risco de acidentes é eminente e torna-se maior com o aumento do fluxo de mercadorias no Porto. Dentre os entrevistados, a maioria mencionou a possibilidade de se mudar, deixando para trás, dez, quinze, vinte anos de residência naquela área. Reclamam da vivência no local e temem que problemas mais graves possam ocorrer. Segundo os entrevistados, o barulho durante a madrugada, a prostituição e venda de drogas têm aumentado no bairro, principalmente em função do grande número de caminhoneiros que freqüentam as áreas do entorno.

Dentro desse panorama é necessária uma intervenção que busque minimizar os impactos promovendo assim uma relação saudável entre o Porto e os moradores, tendo em vista a legitimidade das moradias em termos jurídicos. A situação traz à tona um desrespeito à população local e sua autonomia sobre sua qualidade de vida, profundamente afetada após a criação do Porto. Percebe-se assim a omissão dos órgãos públicos na regularização e atendimento dos diferentes interesses presentes nessa questão. Está implícita nessa situação a divergência entre dois atores sociais, o capital empresarial e a sociedade civil; até agora foram privilegiados os interesses do primeiro em detrimento do segundo.

O Porto Seco, que está rodeado na suas porções sul, sudoeste e oeste por áreas residenciais, onde percebeu-se o maior grau de insatisfação dos moradores pelos impactos resultantes da construção do mesmo, também está rodeado nas porção norte e nordeste pela Avenida José Andraus Gassani, uma via arterial com ligações diretas com as BR's 050 e 365, e que já se mostra utilizada por veículos pesados em virtude da concentração de empresas do setor secundário e terciário, podendo assim, ser apontada como uma alternativa para a problemática apresentada que se refere de modo geral às questões de trânsito (figura 4)

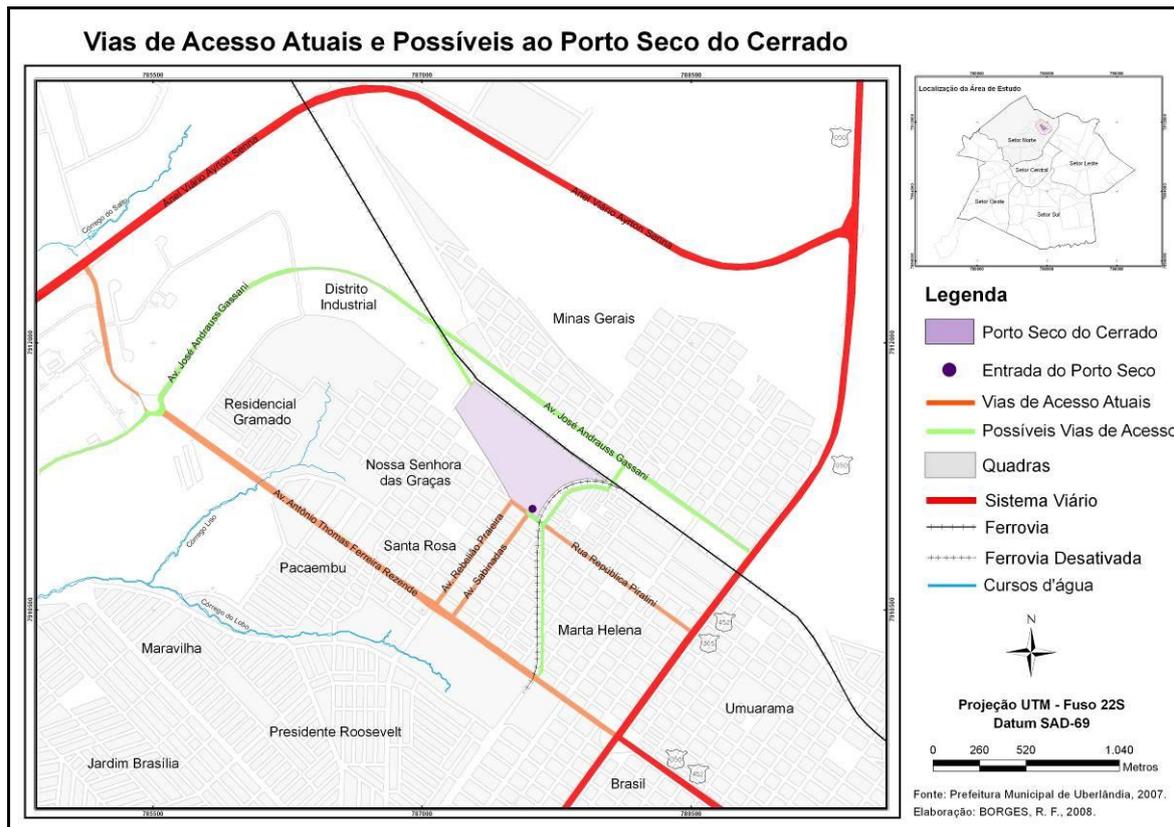


Figura 4: Vias de acesso atuais e possíveis ao Porto Seco.
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Tendo em vista que os maiores problemas levantados foram o trânsito de veículos, a segurança, poluição sonora e a depreciação dos imóveis nas vias internas do bairro Nossa Senhora das Graças, além da poluição sonora causada em áreas vizinhas às vias do bairro Marta Helena, uma das alternativas seria a mudança do fluxo de carretas e caminhões para Avenida José Andraus Gassani. Essa foi, inclusive, uma das alternativas mais citadas pelos moradores do local, entretanto, para isso serão necessárias modificações estruturais no local.

Para que a referida via possa comportar o aumento do fluxo será necessário a melhoria de sua sinalização e a realização de um novo capeamento, devido ao mal estado que hoje se encontra, apesar de ainda transitável, além de sua constante manutenção. Paralelamente a essa avenida seria aberta uma nova, aproveitando uma via sem pavimentação já existente que liga a Andraus Gassani ao norte do bairro Nossa Senhora das Graças. A portaria do Porto Seco seria voltada para a nova via que seria aberta no local, retirando grande parte do fluxo da portaria hoje existente. Acredita-se

nessa possibilidade uma vez que a estrutura mais onerosa já está consolidada e sua mudança dependeria apenas da construção dessa via (figura 5).

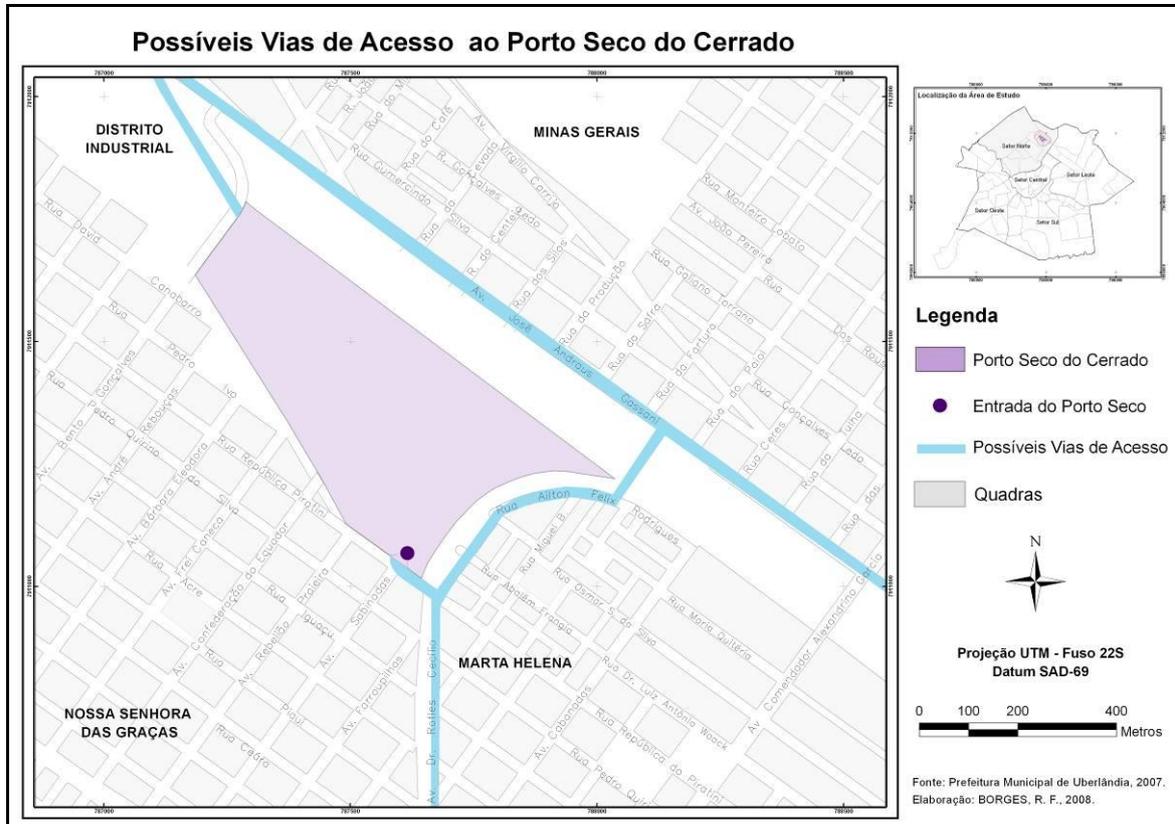


Figura 5: Possíveis vias de acesso ao Porto Seco.
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Outra projeção, um pouco mais complexa, seria a ampliação da Avenida Dr. Rofles Cecílio, no limite entre os bairros Nossa Senhora das Graças e Marta Helena, capaz de ligar Avenida Antônio Thomaz de Resende e o Porto Seco. Para essa ação poderia ser aproveitada a área onde hoje se encontra um trecho de ferrovia desativado a mais de uma década, o que implicaria na retirada dos dormentes, bem como do pontilhão que cruza a Rua República do Piratini, o que poderia desafogar o complicado trânsito presente no local. As dificuldades de implementação de tal projeção está representada pela indenização da empresa proprietária da linha férrea. Mesmo assim, o trecho com cerca de quarenta metros de largura comportaria uma via de duas faixas com canteiro central e ainda ao longo de suas margens poderiam ser feitas linhas de arborização para minimizar os impactos trazidos pela mesma. Com essa medida grande parte do fluxo de veículos de grande porte que adentram os bairros da área *core*

especialmente o Nossa Senhora das Graças estaria sendo desviado para uma área com melhor infra-estrutura para recebê-lo e ainda mais distante das moradias.

Além dessa, propõe-se também a criação de uma via ligando a Avenida José Andraus Gassani com a Rua Ailton Félix Rodrigues, que se encontra no limite norte do Bairro Marta Helena. Para isso, a via seria aberta na altura da Rua do Paiol, no Bairro Minas Gerais. Para a ligação será necessária a instalação de uma ponte sobre a linha férrea que atende a Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais – CASEMG. A Rua Ailton Félix que margeia parte da linha férrea pode ser estendida ao longo da mesma até atingir a Rua República do Piratini, na qual do lado direito as carretas e caminhões estariam frente à portaria. Para essa ação será necessária a implementação de infra-estrutura viária bem como a desapropriação de seis domicílios que se encontram em um pequeno recorte da área (figura 6) e ainda a reorganização do trânsito sob o pontilhão que sustenta a linha férrea já mencionada. Mesmo onerosa, essa projeção seria viável pela resolução da problemática das áreas de tensão hoje reveladas na pesquisa de campo. Entretanto, alguns entraves se apresentam a essa projeção, a exemplo da existência de residências do lado esquerdo da provável via e a existência na área de uma escola da rede municipal.

Diante da grande complexidade de intervenções em área urbanas, como é o caso do entorno do Porto Seco em Uberlândia, é extremamente importante prever os futuros impactos positivos e negativos para todos os envolvidos. Com isso, propõe-se aqui a criação de uma via quase paralela à Avenida José Andraus Gassani e a ampliação da Avenida Dr. Rofles Cecílio. Essas obras se mostram mais viáveis tanto financeiramente, quanto judicialmente, já que não exigiriam desapropriações seguidas de indenizações. A viabilização dessas duas projeções seria possível e minimizaria de maneira satisfatória a problemática apresentada no pesquisa. Assim, ter-se-ia a redução do tráfego dentro dos bairros e a liberação das vias problemáticas da área *core*, pois o fluxo estaria dividido entre as duas vias.

Cenário Ideal para o Entorno do Porto Seco do Cerrado



Figura 6: Cenário Ideal para o Entorno do Porto Seco do Cerrado.

Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Sabendo-se das dificuldades para implementação do cenário ideal, é possível a adoção do cenário possível (figura 7), usando-se duas portarias do Porto. No caso do cruzamento da Dr. Rofles Cecílio com a República do Piratini deverá ser implantado um semáforo, que permita o fluxo dos veículos leves e ônibus que já trafegam na área com os caminhões e carretas que se direcionariam para a portaria hoje existente que seria mantida, mas teria seu funcionamento restrito ao horário comercial, permitindo menor poluição sonora à noite. A portaria que seria criada para atender a via quase

paralela que ligaria a Andraus Gassani ao Porto poderia funcionar vinte e quatro horas, pois está distante das áreas residenciais, o que eliminaria grande parte do transtorno causado pela movimentação das cargas.



Figura 7: Cenário Possível para o Entorno do Porto Seco do Cerrado.
Elaboração: BORGES, R. F., 2008.

Considerações Finais

A adoção dessas ações pode eliminar grande parte das problemáticas apresentadas e apresentam a vantagem de serem alternativas relativamente viáveis, haja vista o arranjo espacial hoje apresentado no local. Assim, as partes envolvidas teriam a possibilidade de sanar suas divergências e promover uma relação mais saudável entre desenvolvimento econômico e qualidade socioambiental.

Para isso, é extremamente importante a questão da comunicação entre os envolvidos no processo de planejamento e gestão do espaço urbano, nesse caso o poder público, a iniciativa privada e a população local. Cabe então uma melhor aplicação dos preceitos básicos de planejamento e gestão do espaço urbano buscando-se sempre o desenvolvimento integrado, ou seja, tornando possível a inserção de cada envolvido nos reais benefícios gerados. No caso do Porto Seco do Cerrado em Uberlândia, percebe-se um desequilíbrio no que tange a esse desenvolvimento, já que parte significativa de população do entorno sofre com os impactos ambientais mencionados anteriormente. Por isso percebe-se a grande importância de estudos que possam propor alternativas viáveis capazes de eliminar ou minimizar os impactos negativos causados no meio ambiente – cultural, construído e natural (MILARÉ, 2007) –, principalmente quando se trata de produção econômica em detrimento da qualidade de vida social.

Referências

COELHO, M. de A. **Geografia do Brasil**. 5. ed. São Paulo: Moderna, 2002.

MILARÉ, É. **Direito do Ambiente**: doutrina e jurisprudência, glossário. 5. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

LOPES, R. **A cidade intencional**: o planejamento estratégico de cidades. 2. ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

NUCCI, J. C. **Qualidade ambiental e adensamento urbano**: um estudo de ecologia e planejamento da paisagem aplicado ao distrito de Santa Cecília (MSP). São Paulo: Humanitas, 2001.



PETROCCHI, M. **Turismo**: planejamento e gestão. São Paulo: Futura, 1998.

RICHTER, M.; BÖCKER, R. Developing an urban landscape management concept through the integration of environmental quality goals and environmental information systems. *In*: BREUSTE, J.; FELDMANN, H.; UHLMANN, O. (Orgs.) **Urban Ecology**. Berlin: Springer, 1998.

SILVA, E. L. da. **Conselhos Gestores de Unidades de Conservação**. Ferramenta de Gestão Ambiental e Participação Cidadã. 3. ed. Porto Alegre: IBAMA, 2007.

Recebido para publicação em junho de 2009

Aprovado para publicação em dezembro de 2009