

MOBILIDADE URBANA

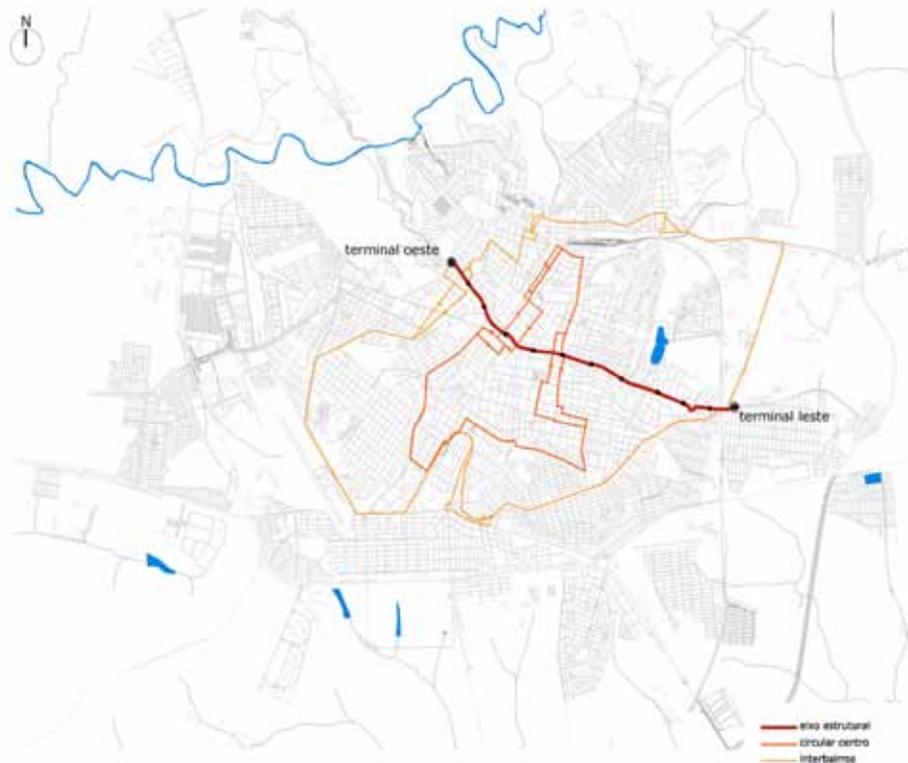


APRESENTAÇÃO



O presente documento apresenta, de forma sucinta, as propostas preliminares relacionadas ao transporte coletivo urbano para a Cidade de Uberaba, conforme delineadas no RELATÓRIO 2 – Propostas Preliminares.

SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – PROPOSTA 1ª ETAPA



1. Transporte Coletivo Urbano

A proposta referente à mobilidade e acessibilidade tem os seguintes objetivos:

- a) Planejar uma rede integrada para que o usuário tenha acessibilidade à cidade, com menor tempo de deslocamento possível e pagamento de uma única tarifa entre a origem e o destino;
- b) Priorizar o transporte público na circulação, investimentos e qualidade do serviço;
- c) Embarque em nível e pagamento antecipado da tarifa para permitir a acessibilidade universal;
- d) Circulação preferencial para o transporte coletivo na Av. Leopoldino de Oliveira.

Para dar início à rede integrada de transporte coletivo propõe-se a implantação de um eixo estrutural de transporte leste/oeste na Av. Leopoldino de Oliveira passando pela área central da cidade. A rede é complementada com a implantação de duas linhas circulares que facilitarão o acesso e distribuição dos usuários ao eixo estrutural, a implantação de dois terminais de integração nos pontos finais do eixo estrutural e a adequação das linhas alimentadoras.



Proposta de implantação

LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS E ESTAÇÕES



TERMINAL OESTE

Depois



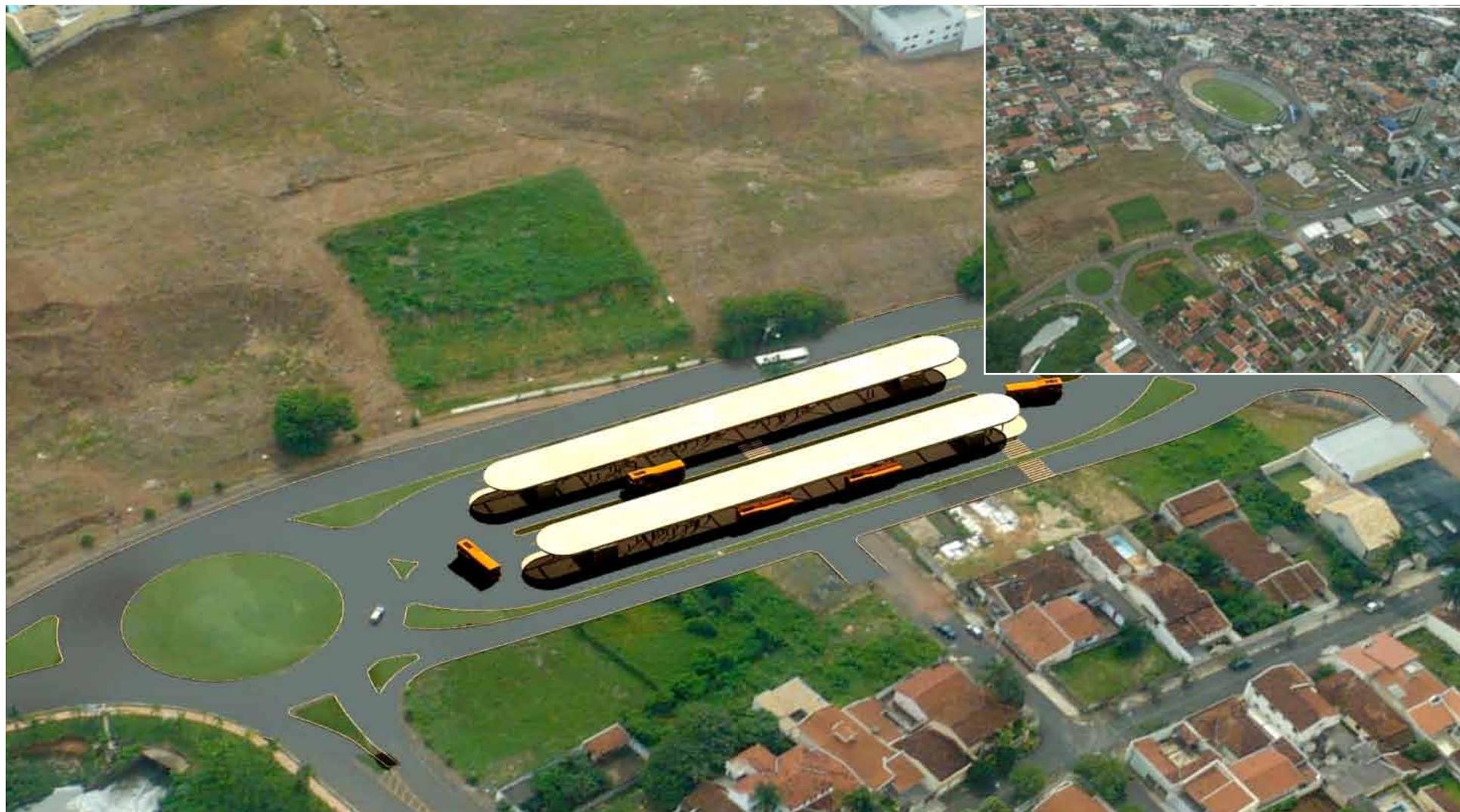
Antes



TERMINAL OESTE

Depois

Antes



ESTAÇÃO 1

Depois



Antes



ESTAÇÃO 2

Depois

Antes



ESTAÇÃO 3

Depois



Antes



ESTAÇÃO 3

Depois

Antes



ESTAÇÃO 3

Depois



Antes



ESTAÇÃO 3



ESTAÇÃO 4

Depois



Antes



ESTAÇÃO 4

Depois



Antes



ESTAÇÃO 4



ESTAÇÃO 10

Depois



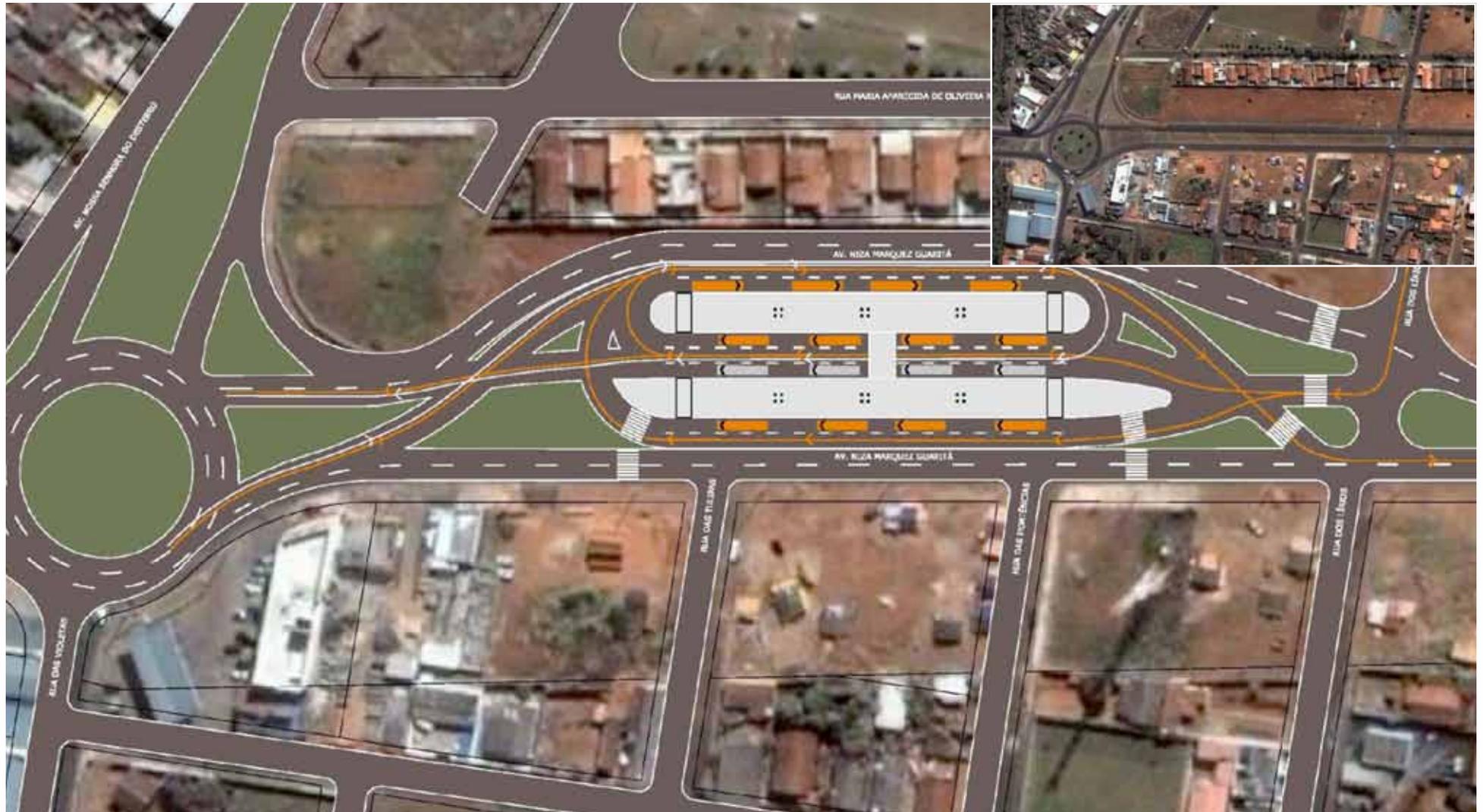
Antes



TERMINAL LESTE

Depois

Antes



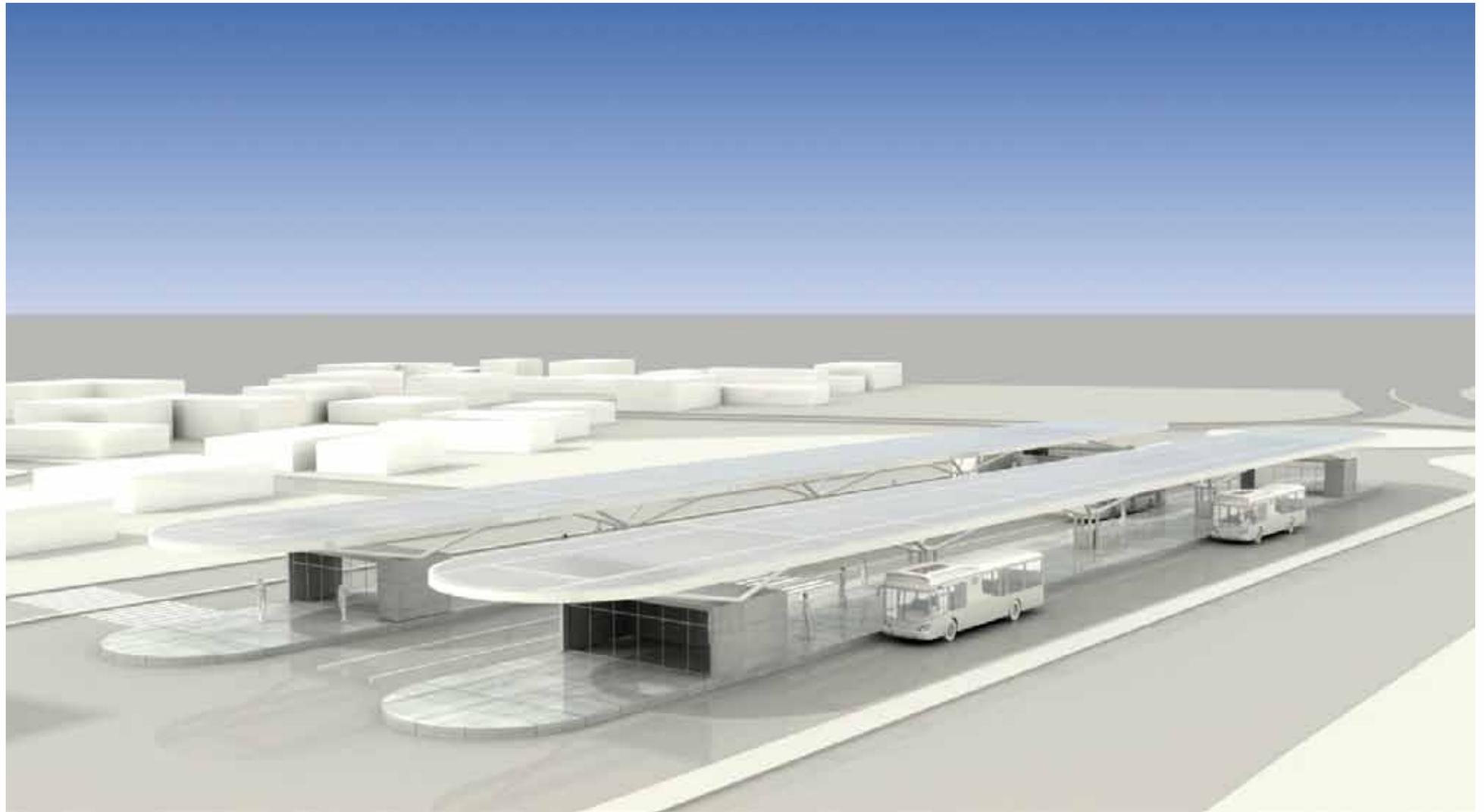
TERMINAL LESTE

Depois

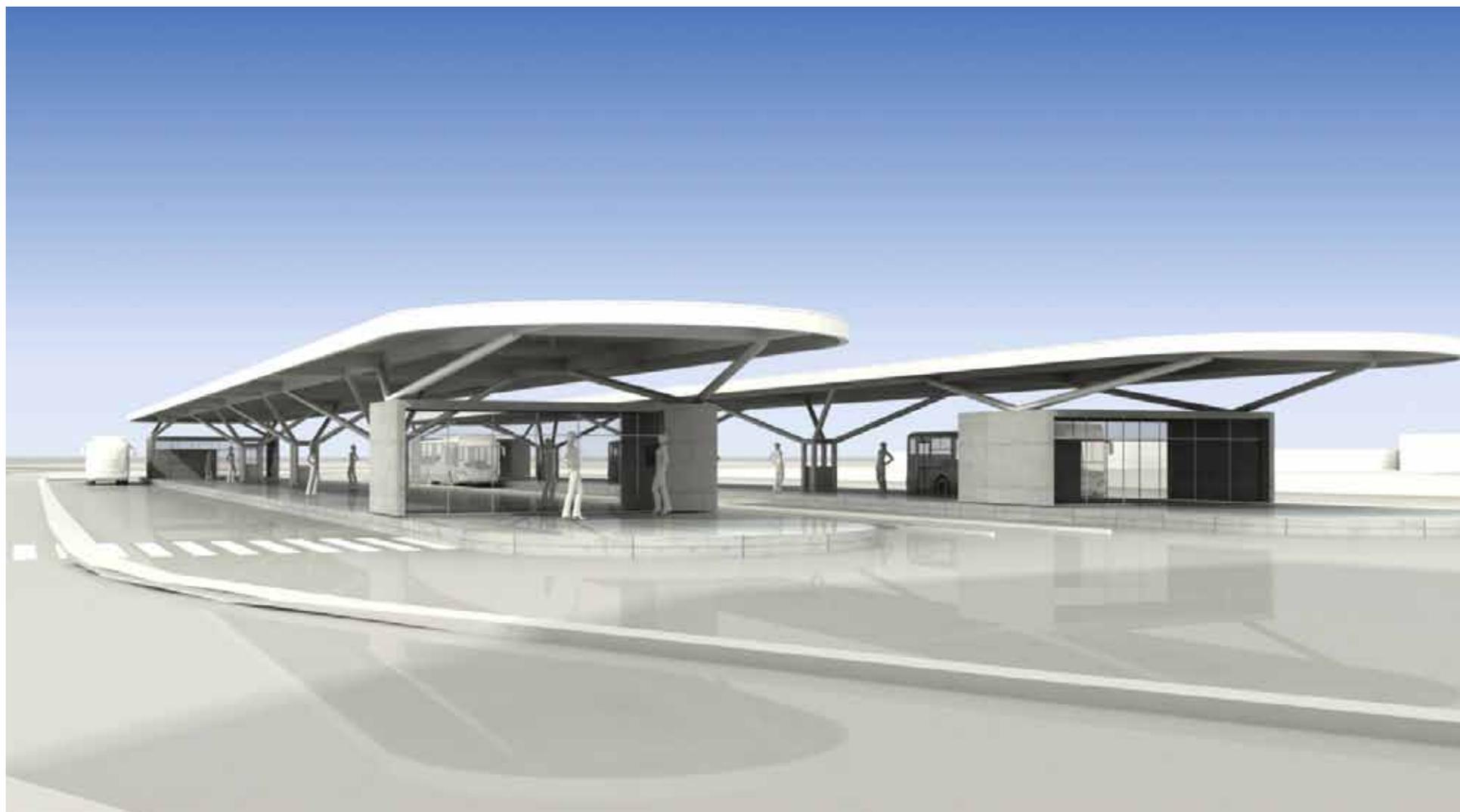
Antes



TERMINAL LESTE



TERMINAL LESTE



REVITALIZAÇÃO URBANA



ESTRUTURAÇÃO VIÁRIA

Propostas Iniciais

Nas duas visitas técnicas à cidade verificou-se, em conjunto com a equipe da PMU, que as zonas com maiores problemas de trânsito são:

- ⊗ A região Sul, em torno das rótulas e acessos da Av. Papa João XXIII, onde o número excessivo de aproximações e a própria geometria das rótulas dificulta a circulação e capacidade;
- ⊗ A Área Central.

Os problemas nestas zonas são típicos de cidades de porte médio a grande, que conservam o traçado viário das décadas anteriores e ainda permitem todos os movimentos (e conversões) desejados pelos veículos. Foi verificado também que a rede de transportes atual é basicamente uma extensão da rede que se formou organicamente ao longo do tempo, concentrando as linhas e paradas no centro.

Como a frota de veículos da cidade é praticamente um cento para cada 2 pessoas, e o número de linhas e passageiros também aumentou de forma orgânica, o espaço viário no centro se tornou pequeno.

É importante criar mais espaços para os pedestres, racionalizar a demanda de transportes, impedir algumas conversões (através de outras opções de acessibilidade) e otimizar o uso do espaço viário e o tempo disponível através de semáforos programáveis de acordo com as demandas reais (ou até em tempo real).

CORREDOR NENÊ SABINO/LAMARTINE MENDES



Este corredor forma os arcos sul e oeste de um Anel de circulação urbano e terá importância cada vez maior nos sistemas de transporte e trânsito da cidade.

A operação dos principais cruzamentos do corredor Nenê Sabino deverá ser por controle semafórico, com controladores programados de acordo com as demandas reais ao longo do dia e ano e sincronizados entre si para garantir o efeito de 'onda verde' a uma velocidade compatível com a via - 60kmh. Atualmente a maneira de menor custo para alcançar esta meta é utilizar a tecnologia de GSM (sem fio) que minimiza os custos de instalação.

Este conjunto de sincronismo também facilitará a travessia de pedestres e passageiros de ônibus entre a faculdade e o lado esquerdo da via, bem como oferece mais comodidade e proteção às pessoas que utilizam o passeio ao longo do aeroporto para caminhadas.

Para garantir melhores condições de fluidez e segurança aos usuários, recomenda-se uma série de melhorias de rápida implantação, iniciando na Rótula do Parque de Exposições e continuando até o novo Hospital na Av. da Saúde. Estas são indicadas na figura ao lado e detalhadas a seguir.

BINÁRIO JUIZ DE FORA E BARÃO DO RIO BRANCO



Os cruzamentos das vias Juiz de Fora e Barão do Rio Branco com a Lamartine Mendes serão racionalizados com a formação de um binário e a canalização de fluxos no ponto de intersecção para minimizar movimentos conflitantes e facilitar a travessia de pedestres – especialmente nos dias de movimento durante as exposições, quando será possível aumentar a disponibilidade de vagas nas vias de mão única.

As conversões à esquerda serão mantidas, com travessias de pedestres e modificações na geometria.

SANTA BEATRIZ DA SILVA



Este cruzamento apresenta uma solução elegante e em nível para as conversões à esquerda, porém, esta solução também apresenta problemas operacionais em condições de fluxo mais intenso.

A proposta consiste em modificar a geometria da aproximação, sentido leste-oeste, para adicionar uma faixa de rolamento. As entradas das conversões seriam semaforizadas, evitando que as filas 'fechem' o cruzamento.

SANTOS DUMONT/FACULDADE/AFRÂNIO AZEVEDO



Este conjunto apresenta características semelhantes, onde os fluxos, cruzando o corredor e as conversões, são realizadas através de rótulas. Esta solução já não é mais adequada do ponto de vista de fluidez ou da segurança dos veículos – e muito menos para a segurança dos pedestres e passageiros que cruzam a via.

A proposta consiste em semaforizar os cruzamentos, aproveitando a modificação à geometria proposta pela PMU no cruzamento com a Avenida Santos Dumont.

A outra modificação proposta será no cruzamento com a Avenida Afrânio Azevedo, para evitar conflitos com os fluxos efetuando um "atalho" pela Rua Francisco Pucci.

O controle semafórico também oferecerá retorno e travessias mais seguras para ônibus e pedestres.

A distância média entre estes três cruzamentos é de 650m, portanto, adotando uma velocidade média de 15m/s, o tempo para percorrer cada trecho seria em torno de 43s. Numa via de mão dupla este tempo é igual ao ciclo total dividido por dois. Portanto, para garantir sincronismo nos dois sentidos da Nenê Sabino será necessário um ciclo em torno de 90s, dividido em tempos verdes de acordo com os fluxos reais de veículos e pedestres da hora do dia e dia do ano.

ANTÔNIO RIOS



Embora seja possível ajustar os tempos verdes dos semáforos propostos à demanda real, é provável que, nas horas de saída e entrada da Universidade, esta demanda seja superior à capacidade do cruzamento. Portanto, recomenda-se como medida complementar a utilização de acesso secundário pelo lado norte da Universidade.

O estacionamento de ônibus de fretamento e/ou intermunicipais com destino à faculdade não deverão ser permitidos na via pública. Por razões de segurança, este estacionamento deverá ser alocado em um espaço interno à universidade.

Um semáforo também deverá ser instalado no cruzamento das vias Antonio Rios e Nenê Sabino, junto com o corte da vegetação na esquina que atualmente prejudica a visibilidade (Figura abaixo).

As conversões à esquerda existentes na altura das Ruas Paraíba e Joaquim Borges Garcia – que estão situadas em curva e, portanto, sem visibilidade adequada – serão eliminadas e as conversões passarão a ser feitas através da via Antônio Rios.



AV. DONA MARIA SANTANA BORGES



Esta avenida será a futura extensão do Eixo de Transporte e passará a receber fluxos cada vez mais pesados de ônibus e trânsito. Portanto, é necessário simplificar a circulação junto ao cemitério através da criação de uma "rótula" com trechos das vias Manoel Felipe de Souza e a frente do cemitério em mão única; incluindo também a instalação de semáforo no cruzamento das avenidas Nenê Sabino e Dona Maria Santana Borges.

A construção do novo hospital, com acesso pela Rua Dr. Edelweiss, também exigirá uma série de melhorias: uma travessia de pedestres com semáforo; uma conversão à esquerda semaforizada para a Manoel Felipe de Souza; e a implantação de acesso em mão única na Dr. Edelweiss.

A eliminação de alguns espaços para fluxos não mais permitidos permitirá a criação de uma Praça de Floricultura, servindo não apenas aos visitantes do cemitério e do hospital, mas também à população desta zona relativamente central.

A ligação desta intervenção com a Av. Santana Borges prevê a implantação das pistas marginais e a modificação dos retornos de acordo com a proposta da PMU.

CORREDOR JOÃO PINHEIRO



corredor de transportes joão pinheiro: binário proposto

A futura expansão do sistema integrado de transportes prevê uma linha troncal no corredor noroeste na Rua João Pinheiro.

Para que este corredor possa operar em binário desde a Av. Henrique Castejon até a Av. Maria Machado Santos, o binário existente deverá ser modificado conforme a figura ao lado:

Em termos de obras, a implantação deste binário exigirá:

- ☒ Abertura de trecho da Rua Bélgica
- ☒ Modificações na Av. Maria Machado Santos para ligar o trecho da Rua Bélgica com a extensão já aberta da Rua Costa Cruvinel

PONTOS CRÍTICOS PMU



PC1 – Av. Dra Maria Santana Borges x Geraldino Machado de Castro

Como único acesso ao bairro formado pelos conjuntos Beija Flor, este ponto apresenta uma sobrecarga atual e rótula em posição deslocada. Com a pavimentação de novos acessos para a BR 262, esta situação deverá melhorar.

PC7, PC8, PC9, PC10, PC11 e PC12 - A Zona Sul

Proposta de Circulação para os Pontos Críticos da Zona Sul

A região sul possui diversos gargalos, especialmente a rótula na frente do Parque de Exposições, que se caracteriza por ter múltiplas entradas e saídas com pouca distância de entrelaçamento. Em seguida, há outro ponto de conflito entre as vias Cherem e Guilherme Ferreira ao leste e o conflito em "x" entre as avenidas Fernando Costa e Cel Joaquim de O. Prates.

RÓTULA PARQUE DE EXPOSIÇÕES - PC10



A opção escolhida baseou-se em esboço elaborado pela PMU que amplia o tamanho da rótula, incorporando áreas não aproveitadas e parte de um terreno não construído. Dessa forma há uma separação adequada de todos os fluxos de entrada e saída assim como distâncias adequadas de entrelaçamento, evitando os conflitos atuais concentrados no lado Sul.

Como vantagem adicional, o novo tamanho da rótula - com quase 120m de comprimento - e sua posição na entrada principal sul da rodovia BR 050 permite a criação de um Marco de Referência para a cidade e o Parque de Exposições.

GUILHERME FERREIRA/MARCUS CHERÉM - PC11



A rótula no cruzamento das vias Guilherme Ferreira/ Marcus Cherém/José Bonifácio e Cel. Joaquim de O. Prata também apresenta conflitos sobrepostos e falta de entrelaçamento.

A solução envolve a separação de fluxos em trecho curto para ter entradas das vias:

- ⊗ Guilherme Ferreira;
- ⊗ Marcus Cherem;
- ⊗ José Bonifácio.

E saídas das vias:

- ⊗ Cel Joaquim de O. Prata;
- ⊗ Guilherme Ferreira;
- ⊗ Marcus Cherem;

Assim, o cruzamento passa a ter duas 'sub-rótulas' aproveitando a transversal Rua Neuza Jordão e uma via a ser aberta entre Marcus Cherém e José Bonifácio. No desenho a faixa não edificada foi sugerida, no entanto, outra opção poderia ser negociada para minimizar o impacto no comércio instalado.

Nota-se que o estacionamento será permitido em 'pente' no curto trecho de mão única da Marcus Cherém e que há um espaço criado na Av. Cel. Joaquim de Oliveira Prata que poderia ser aproveitado pelo estabelecimento atingido.

FERNANDO COSTA/CEL. BRUNO DA SILVA DE OLIVEIRA/ FRANSCISCO PAGLIATO E SÃO BENEDITO - PC12



proposta para PC12 – Fernando costa / Cel Bruno
da Silva Oliveira/ Francisco Pagliato e São Benedito

No cruzamento da Rua Cel. Bruno da Silva Oliveira com a Rua Fernando Costa, é recomendado que o cruzamento seja simplificado com a adoção de mão única a partir deste ponto e canalização para evitar o cruzamento da Rua Francisco Pagliato com a Cel. Joaquim de Oliveira Prates. Assim, com a canalização será possível favorecer a travessia de pedestres com apenas dois estágios veiculares – eliminando o congestionamento e diminuindo os riscos atuais.

Haverá necessidade de implantar mão única na Rua São Benedito para a solução ser viável.

PRAÇA DE ESPORTES - PC13



O pior ponto de conflito de Uberaba, de acordo com os dados da Polícia Militar, é no cruzamento das vias Santos Dumont com a Rua Medalha Milagrosa. O problema é causado em parte pela operação da Rua Medalha Milagrosa em mão dupla, e em parte pela existência de um retorno na face norte da Praça, criando um entrelaçamento entre o fluxo vindo da rampa Eng. Sergio V. Bruno e o fluxo para o centro na Avenida Santo Dumont, e com saída permitida para a Pedro Salomão, totalmente inadequada. Há uma demanda da rua Isoldino Correa para o retorno (ver figura acima). A própria praça carece de acesso para os pedestres do bairro – em particular para as crianças – deixando a infra-estrutura subutilizada.

A solução apresentada para este ponto problemático é:

- a) a criação de binário com as vias Medalha Milagrosa e Novo Horizonte para simplificar a transposição da Santos Dumont e as conversões (detalhado a seguir).
- b) o fechamento do retorno, evitando os conflitos e criando um acesso direto para pedestres à praça a partir da travessia de pedestres com a Rua Medalha Milagrosa (Indicada na figura).
- c) a construção de passarela como acesso novo à Praça, aproveitando o desnível existente na área do supermercado em construção para integrar esta infra-estrutura nos passeios locais das vias Goiás e Santos Dumont.

BINÁRIO DOM LUIS SANTANA - MEDALHA MILAGROSA E NOVO HORIZONTE



Uma das ligações entre bairros importantes da cidade é o eixo Milagrosa/Dom Luis/Conceição das Alagoas/Nelson Freire. Para simplificar a operação e aumentar a capacidade e segurança de todos os usuários, sugere-se a criação de binário das vias Medalha Milagrosa e Novo Horizonte entre as Avenidas Dom Luis e Conceição.

A interligação com o binário existente das vias Alfen Paixão e Bento Ferreira pode ser feita através da canalização existente, possivelmente com uma pequena modificação da geometria para facilitar a conversão da Rua Novo Horizonte para a Rua Medalha Milagrosa. A outra opção é a desapropriação de diversos imóveis para completar a ligação da Rua Novo Horizonte com a Rua Alfen Paixão.

MODIFICAÇÕES À CIRCULAÇÃO NA REGIÃO CENTRAL

Para complementar a implantação do Eixo de Transportes, será necessário modificar o sentido de circulação de algumas vias com o objetivo de facilitar a acessibilidade dos ônibus das linhas convencionais retiradas do Eixo aos pontos terminais (Praça Rui Barbosa). Os pontos de conflito ou de congestionamento – muitas vezes causados por conversões à esquerda ou semáforos de 3 estágios (3 tempos) - precisam de tratamento e simplificação dos movimentos.



LEGENDA
— MODIFICAÇÕES DE SENTIDO
— RUAS DE MÃO ÚNICA EXISTENTES
— ANEL PROPOSTO
— ANEL INTERNO PROPOSTO

A figura ao lado resume as modificações elaboradas em conjunto com a equipe da PMU. As principais intervenções são:

- ❑ Implantação do binário Medalha Milagrosa/Novo Horizonte ligando as vias Antônio Rios com Conceição das Alagoas/Nelson Freire;
- ❑ Implantação de mão única na Rua Jaime Bilharinho desde o Eixo até a Rua Lucas Borges;
- ❑ Implantação de mão única na Rua Gonçalves Dias desde a Rua Lucas Borges até o Eixo;
- ❑ Implantação de mão única na Rua Tiradentes/Treze de Maio desde o Eixo até a Rua Lucas Borges;
- ❑ Implantação de mão única na Rua Senador Pena/Aristides Borges desde a Rua Padre Zeferino até o Eixo;
- ❑ Implantação de mão única no trecho da Rua Ricardo Misson desde a Tv. José do Patrocínio até a Rua Tiradentes;
- ❑ Inversão do sentido da Rua Afonso Rato desde a Rua Cândida M. Bilharinho até a Rua Cel. Manoel Borges. Para facilitar o acesso à Barão de Ituberaba junto à Monte Alverne é sugerida a criação de curto trecho de binário.

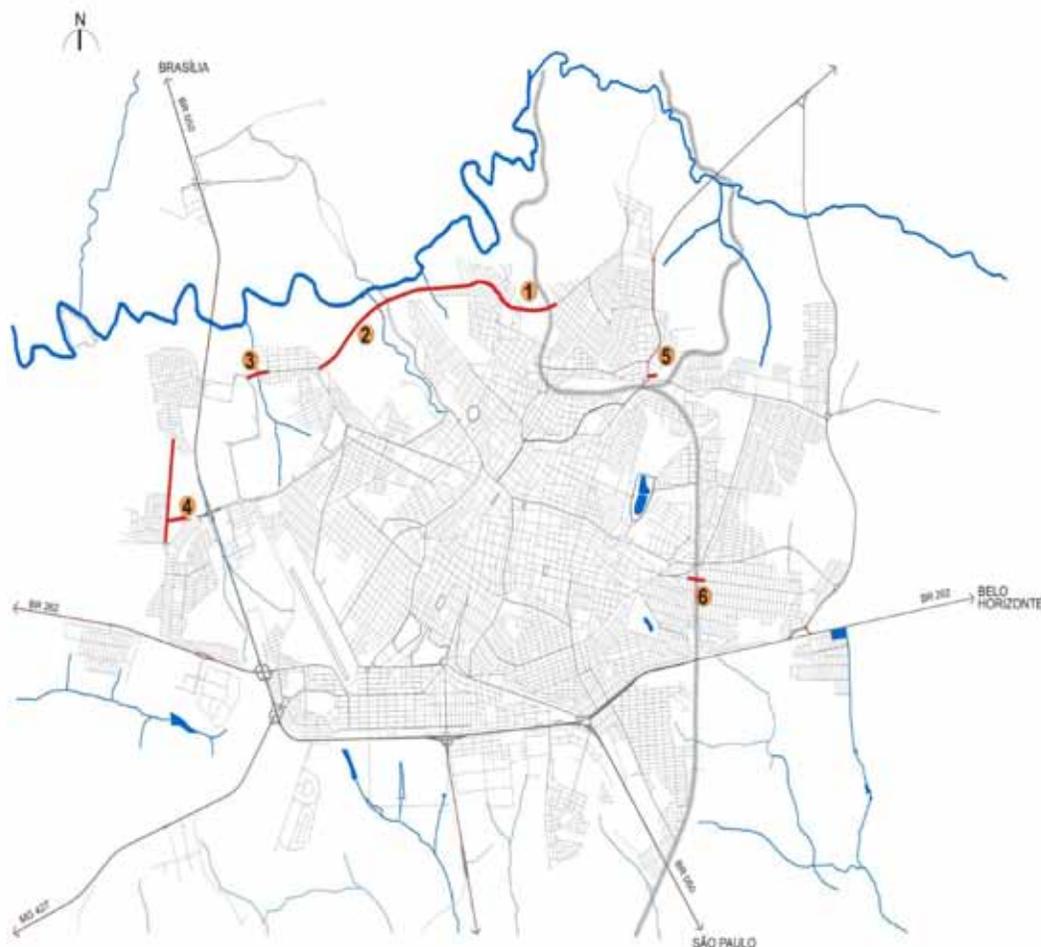
A intervenção de maior escala é a inversão do binário formado pelas ruas Barão da Ponte Alta e dos Andradas. Essa modificação cria uma continuação natural do binário das Ruas São Sebastião/Santo Antônio e Cel. Manoel Borges, consolidando uma alternativa ao Eixo da Avenida Leopoldino de Oliveira, além de criar um corredor de escape para o transporte e veículos de emergência em terreno mais alto em casos de enchente. O trecho em 'mão inglesa' (embora não seja propriamente um ponto de conflito comprovado) passaria a ser de mão única.

PRAÇA MARQUITO



A transposição das vias Fidelis Reis e João Pinheiro e as respectivas conversões causam problemas de acumulação de veículos. A semaforização e sincronismo dos dois cruzamentos eliminará este problema, conforme o croquis ao lado.

NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS



Para completar a rede viária estão previstos diversos projetos de maior porte em fase adiantada de projeto ou implantação. Destacamos os principais:

1. Ligação da Rua João Benedito da Silva/Av. Das Torres/Av. Dois/ Rua Sepetiba/ Av. R Borges (Univerdecidade);
2. Ligação entre as Avenidas.Randolfo Borges Jr. (Sepetiba) e José Solé Filho,
3. Prolongamento até a Av. Raul Jardim;
4. Prolongamento da Av. Maria de Santana Borges até a Av. 1 (ligação entre os bairros Alfredo Freire e Beija Flor 1) e Extensão da Av. Ramid Mauad até a rótula com a Av. João Moreira da Silva;
5. Prolongamento do binário da Av. Elias Cruvinel/Rua São Paulo e alargamentos (acesso MG 190 e anel rodoviário);
6. Ponte sobre a linha férrea na Av. Padre Eddie Bernardes Silva (alternativa de acesso ao Terminal Leste).

CONTROLE SEMAFÓRICO

O Plano Diretor é explícito em relação ao uso de equipamentos de controle inteligentes:

Art. 144 - O aumento da segurança do tráfego de pedestres e de veículos de passageiros na Cidade de Uberaba se dará mediante:

- I - tratamento das passagens de nível da ferrovia sobre o sistema viário urbano;
- II - promoção de forma continuada de campanhas destinadas à educação para o trânsito;
- III - fortalecimento das ações que objetivam a redução da violência no trânsito urbano;
- IV - adoção do monitoramento eletrônico de vias públicas, nos pontos críticos, tanto para a circulação de veículos quanto a de pedestres;
- V - implantação de sensores de contagem e controle para liberação e distribuição contínua do tráfego de veículos.

Centro de Controle Operacional - CCO

Como complemento ao CCO do sistema de transporte é recomendada a implantação gradual de um centro de controle semafórico, inicialmente com quatro subsistemas interligados:

- a) Sistema do Eixo de Transportes

A Faixa Preferencial de Ônibus ao longo do Eixo de Transporte Leste-Oeste terá cerca de dez estações centrais, todas com travessias de pedestres e muitas vezes acompanhadas por semáforos com fases veiculares. A programação destes controladores terá que contemplar, portanto:

- ▣ A programação otimizada para as diversas condições de tráfego ao longo de cada dia e de cada dia da semana (um domingo à tarde não é igual a um sexta feira às 18:00).
- ▣ O sincronismo dos relógios internos para oferecer uma 'onda verde' para os fluxos principais e, conforme o sentido do maior movimento de passageiros de ônibus, um tempo mínimo de percurso aos ônibus.
- ▣ Supervisão dos equipamentos via o CCO.
- ▣ Prioridade aos ônibus, não apenas para minimizar o tempo de viagem dos passageiros, mas também para minimizar as paradas de ônibus nas aproximações das faixas mistas de tráfego.

O sistema especificado consiste em dotar os ônibus (e outros eventuais veículos, tais como, corpo de bombeiros, polícia, etc.) com 'tags' que identificam o veículo e, quando detectado, solicitam a extensão da fase verde ou o encurtamento (dentro das normas de segurança) da fase conflitante para que a espera do ônibus seja minimizada.

O sincronismo, a supervisão (ou seja, a transmissão de dados) e capacidade de operar com planos múltiplos já são opções padronizadas de sistemas modernos de controle. Atualmente as técnicas de GSM permitem a ligação 'wireless' (sem fio) de controladores, simplificando a instalação e reduzindo significativamente os custos.

Recomenda-se ainda que o sistema tenha a transmissão de informações visuais dos terminais de transporte e dos trechos críticos do Eixo. A tecnologia atual dispensa o uso de tecnologia CCTV (circuito fechado), permitindo o uso da internet. Ou seja, seria possível colocar as imagens também numa página do site da PMU.

CONTROLE SEMAFÓRICO



b) Complemento do Sistema Central

Por mais eficiente que seja o sistema do Eixo, não funcionará se não houver o entrosamento com os semáforos nas vias adjacentes, formando uma subárea coerente, onde exista a otimização dos tempos verdes e de defasagem (sincronismo). Estes cruzamentos foram identificados em conjunto com a PMU e são apresentados na tabela a seguir.

c) Sub -área do São Benedito : Binário Medalha Milagrosa/Novo Horizonte

A implantação deste binário, ligando a Av. Nenê Sabino – via o Fórum e a Prefeitura – até a Santos Dumont e a Rua Conceição das Alagoas também exigirá a coordenação dos sinais deste bairro, ligando os controladores com o CCO para que haja supervisão constante dos equipamentos. Esta sub-área contempla as modificações propostas para o cruzamento Cel Bruno da Silva Oliveira com a Fernando Costa e os semáforos adjacentes.

d) Sistema Nenê Sabino/Lamartine

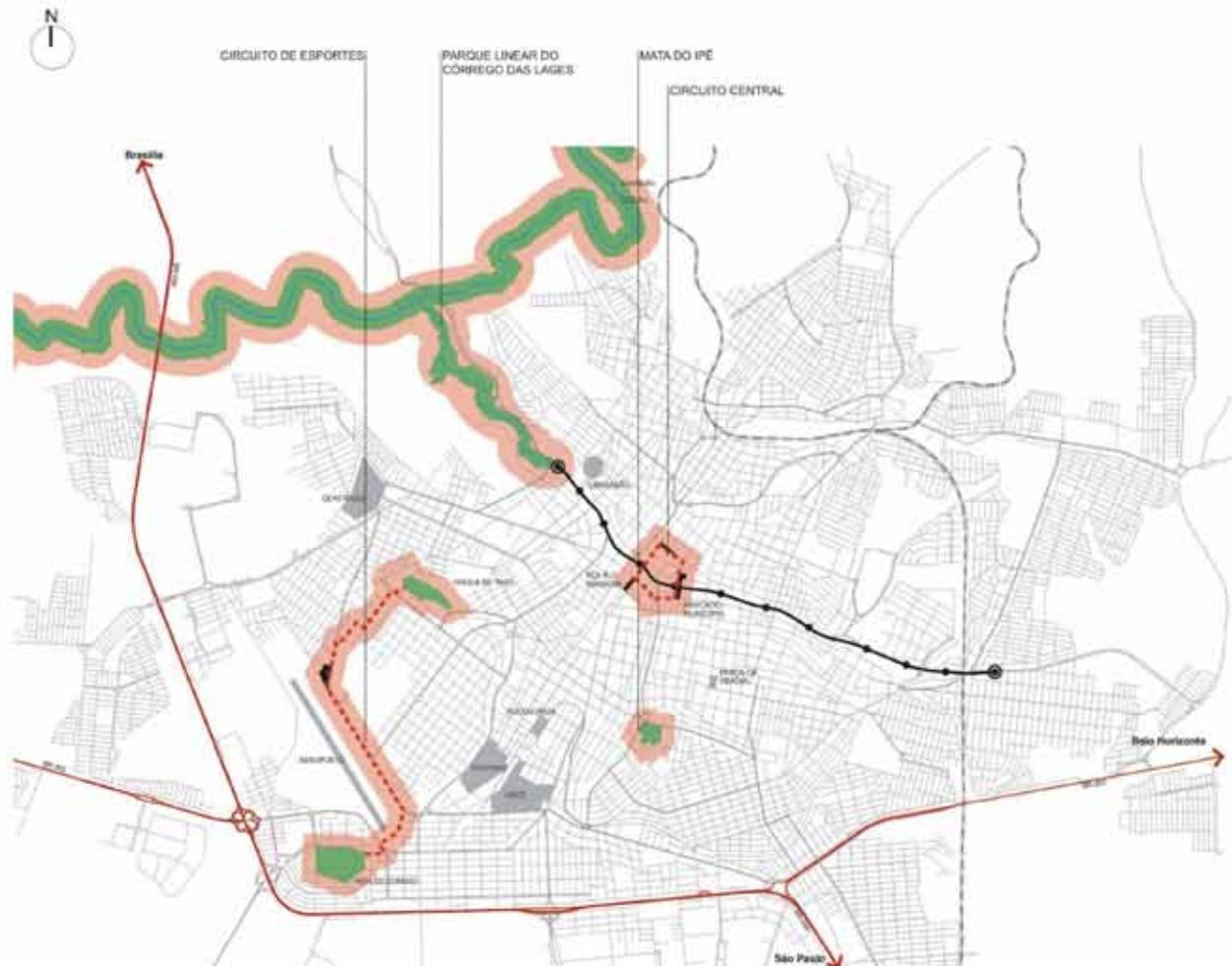
Este sistema complementa as intervenções recomendadas no item anterior e consiste em controladores com múltiplos planos de programação (no mínimo 8) e sincronismo e transmissão de dados para o CCO via tecnologia 'wireless'. Na grande parte do tempo será possível, portanto, oferecer uma 'onda verde' nas duas direções em toda a extensão da Avenida Nenê a velocidades compatíveis com sua função urbana.

Os cruzamentos destes subsistemas são indicados, junto com os estágios previstos e tipo de operação especial na tabela na página seguinte.

Local	Tipo	Estágios	Prioridade Ônibus
Eixo de Transporte			
Terminal Oeste	Pedestre	2	não
Estação 1 Av Cunha	Pedestre duplo e veicular	3	sim
J Bilharinho	veicular pedestre	3	sim
A Nunes	veicular pedestre	3	sim
Estação 2 Santos Dumont	veicular pedestre	3	não
Estação 3 Fidelis Reis	veicular pedestre	2	sim
Estação 3 Artur Machado	veicular pedestre	2	sim
Segismundo Mendes	veicular pedestre	3	sim
Guilherme Ferreira	veicular pedestre	3	não
Estação 4 Mercado	veicular pedestre	2	sim
Barão de Ituberaba	veicular pedestre	3	sim
Estação 5 João Quintino Jr	veicular pedestre	3	sim
Estação 6 F A Carvalho	veicular pedestre	3	sim
Estação 7	veicular pedestre	2	sim
Estação 8 Clodoaldo Resende (abrir)	veicular pedestre	2	sim
Estação 9	veicular pedestre	2	sim
Estação 10 Jupiter	veicular pedestre	2	sim
Terminal Leste	veicular pedestre	2	não
Centro (Complementar)			
Jaime Bilhannho x A Rato	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x A Rato	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x S Dumont	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x Sen Pena	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x Maj Eustáquio	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x A Machado	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x Segismundo Mendes	veicular pedestre	3	não
Guilherme Ferreira x Pde Jerônimo	veicular pedestre	3	não
Guilherme Ferreira x C R da Cunha	veicular pedestre	3	não
Guilherme Ferreira x Rua Quinca Vaz	veicular pedestre	3	não
Guilherme Ferreira x Constituição	veicular pedestre	3	não
São Sebastião x A Rato	veicular pedestre	3	não
São Sebastião x S Dumont	veicular pedestre	3	não
Cel M Borges x Sen Pena	veicular pedestre	3	não
São Sebastião x Maj Eustáquio	veicular pedestre	3	não
São Sebastião x Tristão de Castro	veicular pedestre	3	não
S Dumont x Dr José Ferreira	veicular pedestre	3	não
Gov Valadares x Cel R B de Araujo	veicular pedestre	3	não
Gov Valadares x João Pinheiro	veicular pedestre	3	não
Gov Valadares x Fidelis Reis	veicular pedestre	3	não
Gov Valadares x A Machado	veicular pedestre	3	não
Gov Valadares x Segismundo Mendes	veicular pedestre	3	não
Artur Machado x Lauro Borges	veicular pedestre	3	não
Dr João Caetano x João Pinheiro	veicular pedestre	3	não
Dr João Caetano x Fidelis Reis	veicular pedestre	3	não
Dr João Caetano x A Machado	veicular pedestre	3	não

Local	Tipo	Estágios	Prioridade Ônibus
Binário Medalha Milagrosa			
Av Dom L M Santana x Prefeitura	veicular pedestre	3	não
Av Dom L M Santana x Medalha Milagrosa	veicular pedestre	3	não
Av da Saudade x Rua Antônio Borges	veicular pedestre	3	não
Av da Saudade x Rua Alfen C Paixão	veicular pedestre	3	não
Av da Saudade x Rua Ten Cel bento	veicular pedestre	3	não
Rua Medalha Milagrosa x Av S Dumont	veicular pedestre	3	não
Rua Novo Horizonte x Av S Dumont	veicular pedestre	3	não
Rua Conceição de Alagoas x Ituiutuba	veicular pedestre	3	não
Rua Conceição de Alagoas x Barão do Rio Branco	veicular pedestre	3	não
Rua Conceição de Alagoas x Machado Borges	veicular pedestre	3	não
Rua Conceição de Alagoas x Rua São Benedito	veicular pedestre	3	não
Rua Conceição de Alagoas x Rua Cap M Prata	veicular pedestre	3	não
Av A M Fontoura Borges de Alagoas x Ituiutuba	veicular pedestre	3	não
Av A M Fontoura Borges x Barão do Rio Branco	veicular pedestre	3	não
Av A M Fontoura Borges x Machado Borges	veicular pedestre	3	não
Av A M Fontoura Borges x Rua São Benedito	veicular pedestre	3	não
Rua Venissimo x Rua Cap M Prata	veicular pedestre	3	não
Av A M Fontoura Borges x Rua Cap M Prata	veicular pedestre	3	não
Rua José de Alencar x Maj Eustáquio	veicular pedestre	3	não
Rua José de Alencar x Rua Tristão de Castro	veicular pedestre	3	não
Rua José de Alencar x Rua São Benedito	veicular pedestre	3	não
Rua José de Alencar x Rua Cap M Prata	veicular pedestre	3	não
Rua José de Alencar x Guilherme Ferreira	veicular pedestre	3	não
Guilherme Ferreira x Rua Dr Ludovic	veicular pedestre	3	não
Av Francisco Pagliaro x Rua São Benedito	veicular pedestre	3	não
Av Francisco Pagliaro x Rua Machado Borges	veicular pedestre	3	não
Rua Jacinto Fagundes x Fernando Costa	veicular pedestre	3	não
Rua Jacinto Fagundes x Joaquim O Prata	veicular pedestre	3	não
Rua Bom Retiro x Fernando Costa	veicular pedestre	3	não
Rua Bom Retiro x Joaquim O Prata	veicular pedestre	3	não
Avenida Nenê Sabino/ Edison Lamartine			
Wireless			
Juiz de Fora	veicular pedestre	3	s
Barão do Rio Branco	veicular pedestre	3	s
Santa Beatriz da Silva	veicular pedestre	3	s
Santos Dumont	veicular pedestre	3	s
Faculdade	veicular pedestre	3	s
Afrânio Azevedo	veicular pedestre	3	s
Antônio Rios	veicular pedestre	3	s
D. Ma. Santana Borges	veicular pedestre	3	s

PROJETOS URBANOS ESTRATÉGICOS



Os projetos urbanos estratégicos têm como objetivo revitalizar algumas áreas da cidade. Estas requalificações geram melhoria da qualidade urbana do seu entorno imediato atraindo novos usos e investimentos.

Os projetos urbanos estratégicos contemplam as seguintes áreas:

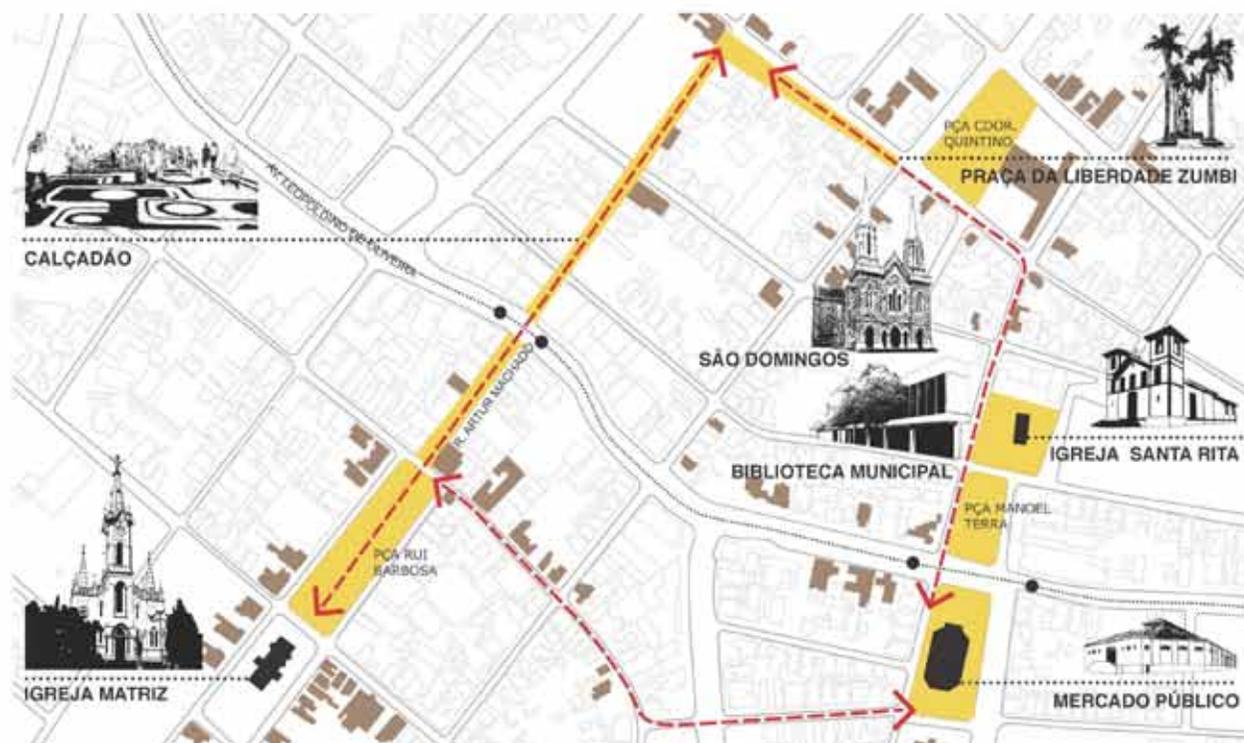
- Circuito Central
- Circuito de Esporte
- Mata do Ipê
- Parque Linear do Córrego das Lages
- Praça da Associação Brasileira dos Criadores de Zebu

3.4. 1 Aspectos Gerais do Anel Central

O Anel Central de Uberaba é delimitado pelas seguintes vias: Rua Jaime Bilharinho, Rua Ricardo Misson, Rua Tiradentes, Rua Padre Zeferino, Rua Moreira César, Rua Menelick de Carvalho, Rua Capitão Batista Machado, Rua Odilon Fernandes, Rua Sete de Setembro, Rua Henrique Dias, Rua Barão de Ituberaba, Rua dos Andradas, Rua do Carmo, Rua Dr. Paulo Pontes, Rua Tristão de Castro, Travessa Coronel José Ferreira, Rua Major Eustáquio, Rua Epitácio Pessoa, Rua Imo. Afonso e Rua Afonso Rato.

O Anel Central possui a maior concentração de uso comercial e de serviços da cidade. Também é o local onde está o mais significativo conjunto de edifícios históricos.

CIRCUITO CENTRAL



O circuito pelo centro da cidade tem como objetivo a valorização do conjunto das edificações históricas de Uberaba. A proposta é criar um caminhamento pelo centro tendo como ponto focal as edificações, praças e espaços de maior importância, permeados pelo rico conjunto de edificações existentes no centro.

O circuito inicia-se na Praça Rui Barbosa, segue pelo calçadão da Rua Artur Machado até a Praça da Liberdade Zumbi dos Palmares, seguindo para a Praça Comendador Quintino, que possui no seu entorno um importante conjunto de edificações históricas. Na sequência vem a Praça Manoel Terra que possui dois importantes edifícios históricos, o Mercado Público e a Igreja de Santa Rita. Após o Mercado Público o circuito se destina à Praça Rui Barbosa, pelas ruas Padre Gerônimo e Rua Vigário Silva.

Serão executadas algumas intervenções pontuais em espaços públicos com o objetivo de valorizar o entorno, incentivar e atrair novos investimentos e qualificar as edificações de interesse histórico, criando áreas propícias a atividades relacionadas à cultura e lazer, visando o bem estar e qualidade de vida da população.

CALÇADÃO



a) Calçadão

O Calçadão hoje existente na Rua Artur Machado foi implantado a partir da Praça Rui Barbosa até o cruzamento com a Rua Alaor Prata, somando duas quadras. Neste trecho há um projeto do paisagista Roberto Burle Marx que não foi implantado.

A proposta de requalificação do calçadão tem como diretriz a implantação do desenho original elaborado por Burle Marx, bem como sua expansão até a Praça da Liberdade Zumbi dos Palmares. A expansão do circuito de pedestres possibilitará a valorização das edificações históricas, além de incentivar o comércio local e atrair novos empreendimentos comerciais e culturais.

Outra ação necessária à requalificação da rua é a redução da poluição visual causada pela não padronização da publicidade comercial. Um elemento de integração dos espaços comerciais, através de uma marquise, possibilitará unidade visual e proteção contra as intempéries.

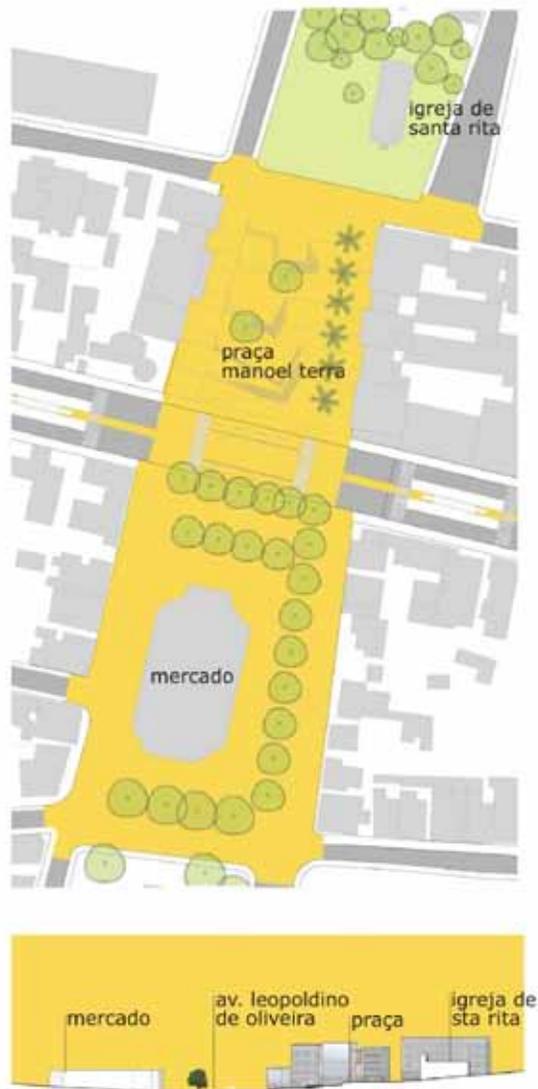
CALÇADÃO VISTA DIURNA



CALÇADÃO VISTA NOTURNA



PRAÇA MANOEL TERRA



A proposta de requalificação da Praça Manoel Terra tem como condicionante a integração de dois importantes edifícios históricos existentes no seu entorno, o Mercado Público e a Igreja de Santa Rita.

A área possui uma topografia acidentada, devido ao fato da Avenida Leopoldino de Oliveira caracterizar um fundo de vale. As duas edificações encontram-se elevadas em relação à avenida, condicionando o projeto à topografia acidentada.

A integração proposta tem como partido a criação de platôs escalonados na praça, criando áreas planas que possibilitam a instalação de feiras de artesanato e a criação de espaços de estar com mesas e cadeiras, além de prover a acessibilidade universal.

Também foi proposta a redução da circulação de automóveis, no trecho da Rua Me. Maria José e a pedestrenização da Rua Raimundo Soares de Azevedo, defronte à praça. Estas ações irão priorizar o pedestre em relação ao carro e possibilitarão a indução de espaços comerciais voltados para a praça, como confeitarias, bares e cafés.

VISTA GERAL DA PRAÇA COM FEIRAS DE ARTESANATO



PRAÇA COM FEIRA GASTRONÔMICA



PRAÇA COM FEIRA LIVRE



PRAÇA COM FEIRA LIVRE



PRAÇA COM UTILIZAÇÃO NOTURNA - BARES E CAFÉS



CIRCUITO DE ESPORTE



O circuito de esporte visa a implantação de pistas de caminhada e cicloviás, ligando dois parques urbanos de Uberaba, a Mata do Carrinho e o futuro Parque do Paço, composto pela área verde próxima a Prefeitura.

O circuito é composto pelas seguintes vias: a partir da Mata do Carrinho a Avenida João XXII, Rua Dr. Paulo Pontes, Rua Sargento João Pedro de Lima, Avenida Nenê Sabino, passando pela Praça do Por do Sol. Após a Avenida Nenê Sabino o acesso até o Parque deverá ocorrer através de vias locais ou pela Rua Antônio Rios. A escolha do melhor acesso ao Parque do Paço deverá ter como diretriz o projeto do parque, que ainda não foi implantado.

O circuito de caminhada tira partido da Av. Nenê Sabino, ao longo da pista de pouso do aeroporto, que apresenta condições propícias para a implantação de ciclovia e pista de caminhada compartilhada, devido à sua continuidade e ausência de cruzamentos.

Também foi requalificada a Praça do Por do Sol, próxima à Universidade de Uberaba, criando áreas de estar e comércio destinadas aos usuários do Circuito de Esportes e aos estudantes.

PISTA DE CAMINHADA E CICLOVIA



esquema de ampliação da área do passeio

A calçada ao longo do aeroporto é propícia à implantação de uma pista de caminhada e ciclovia, pois não possui cruzamentos, possibilitando continuidade do trajeto.

Propõe-se a incorporação de áreas não edificadas do aeroporto ao passeio, ampliando a largura da mesma e oferecendo mais espaço para o pedestre e a criação de pequenas áreas de descanso com bancos, floreiras e demais equipamentos

PRAÇA DO PÔR DO SOL



A proposta para a praça próxima à Universidade de Uberaba tem como objetivo requalificar os usos existentes no local através da implantação de infra-estrutura para o comércio ambulante existente voltado para a alimentação, lanches e bebidas dos estudantes universitários. Outra utilização da praça é a contemplação do por do sol.

O estudo propõe a criação de uma cobertura contínua que irá concentrar os módulos comerciais destinados a cafés, bares e lanches. Para a contemplação do por do sol foi proposto um mirante que também servirá de marco urbano singularizando a praça na malha urbana da cidade.

VISTA GERAL DA PRAÇA DO PÔR DO SOL



VISTA NOTURNA, COM BARES E CAFÉS



VISTA DIURNA, COM BARES E CAFÉS



MATA DO IPÊ



acesso existente

A proposta de requalificação da Mata do Ipê tem como partido a facilidade de acesso aliada à atratividade do parque urbano, a demarcação clara dos caminhos com a delimitação das áreas de vegetação e o acesso seguro e facilitado à água. Todas as intervenções na área deverão estar de acordo com o plano de manejo do parque.

Alguns caminhos existentes serão pavimentados com pedra portuguesa. Esta pavimentação distinguirá de forma clara as áreas que poderão ser acessadas e as áreas de vegetação onde não será permitido o acesso dos visitantes.

O deck de madeira proposto induzirá o acesso ao lago, possibilitando aos visitantes maior relação com a água.

MATA DO IPÊ



caminho existente



caminho proposto

MATA DO IPÊ

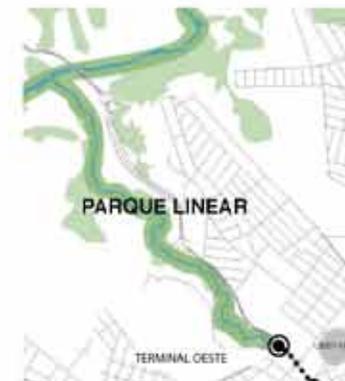


deck de madeira para acesso à água

MATA DO IPÊ



entrada do parque



3.4. 5 Parque Linear do Córrego das Lages

O Parque Linear do Córrego das Lages está localizado no prolongamento oeste da Av. Leopoldino de Oliveira, próximo ao Terminal de Integração Oeste. No local, onde o Córrego das Lages não se encontra canalizado, há grandes áreas verdes remanescentes da vegetação nativa. O córrego possui uma faixa de preservação de 30 metros, mas além desta faixa existem grandes maciços vegetais que poderão compor uma vasta área de preservação ambiental configurando um parque urbano, integrado à vegetação existente ao longo do Rio Uberaba.

Será proposto o reflorestamento dos vazios existentes criando uma vegetação contínua ao longo do córrego. No parque serão implantados equipamentos de lazer e esporte, bem como ciclovia, pista de caminhada, equipamentos de ginástica e áreas de estar.

VISTA GERAL



