

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

MARIANA FERNANDES MINARÉ

**Infraestrutura e planejamento no processo de urbanização de
Uberaba-MG**

São Carlos
2023

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

MARIANA FERNANDES MINARÉ

**Infraestrutura e planejamento no processo de urbanização de
Uberaba-MG**

Versão corrigida

Dissertação apresentada ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo

Linha de pesquisa: Habitação e Infraestrutura na Cidade e no Território: Produção e Políticas Públicas

Orientador: Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares

São Carlos
2023

AUTORIZO A REPRODUCAO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRONICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do Instituto de Arquitetura e Urbanismo
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Minaré, Mariana
MMinar Infraestrutura e planejamento no processo de
é 663i urbanização de Uberaba-MG / Mariana Minaré;
orientador Jeferson Tavares. -- São Carlos, 2023.
207 p.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo, Teoria e História da
Arquitetura e do Urbanismo -- Instituto de
Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo,
2023.

1. Dispersão urbana. 2. Centralidades. 3. Planos
Diretores. 4. Infraestrutura urbana. 5. Uberaba-MG.
I. Tavares, Jeferson, orient. II. Título.

Bibliotecária responsável pela estrutura de catalogação da publicação de acordo com a AACR2:
Brianda de Oliveira Ordonho Sígolo - CRB - 8/8229

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Mariana Fernandes Minaré

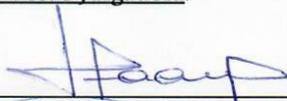
Título da dissertação: "Infraestrutura e planejamento no processo de urbanização de Uberaba-MG".

Data da defesa: 25/10/2023

Orientadora: Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares

Comissão Julgadora:

Resultado:



Prof. Dr. Jeferson Cristiano Tavares
(IAU/USP)

Não votante



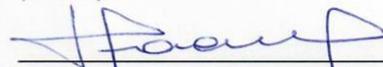
Profª Drª Eulália Portela Negrelos
(IAU/USP)

Aprovada

P/ 

Profª Drª Elisângela de Almeida Chiquito
(UFMG)

APROVADA

P/ 

Prof. Dr. Márcio José Catelan
(UNESP)

APROVADA

Coordenador e Presidente da Comissão de Pós-Graduação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo: Prof. Dr. João Marcos de Almeida Lopes.

À minha avó, Hilda Roberto Fernandes (*in memoriam*) que foi a alegria da minha vida e que tinha o sonho de poder ter estudado mais.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador Prof. Dr. Jeferson Tavares, pelo incentivo à conclusão deste trabalho e à participação em projetos de pesquisa e extensão.

Ao grupo Práticas de Pesquisa, Ensino e Extensão em Urbanismo (PExUrb), pelo trabalho em equipe, pela troca de conhecimento e pela oportunidade de realização de trabalhos práticos e de desenvolvimento de projetos urbanísticos inovadores, inclusos e humanos.

À CCEX, devido à abertura de programas e projetos que concedam bolsas aos alunos de graduação e pós-graduação em período com escassez de oportunidades.

À Secretaria de Governo e à Secretaria de Planejamento (Seplan) da Prefeitura Municipal de Uberaba (PMU), bem como ao Arquivo Público de Uberaba (APU) pelo fornecimento de dados e pela atenção à minha pesquisa, em especial às secretárias Simone Magnino e Aparecida Giovanni Vieira.

À Cohagra, pela atenção ao me receber como pesquisadora e por colaborar com o fornecimento de dados nesta pesquisa.

À minha família, em especial à minha mãe e minha irmã, pelo apoio ao longo dessa jornada.

Aos meus colegas da pós-graduação, especialmente Marília Gaspar, Thiago Scatena, Anna Laura Rossi e Janaína Matoso, pela parceria, ajuda quanto às atividades burocrática e pela oportunidade de debater temáticas, trocar ideias e aprender sempre.

A estrada não trilhada

Num bosque, em pleno outono, a estrada bifurcou-se,
Mas, sendo eu um só, só um caminho eu tomaria.
Assim, por longo tempo eu ali me detive,
E um deles observei até um longe declive
No qual, dobrando, desaparecia...

Porém tomei o outro, igualmente viável,
E tendo mesmo um atrativo especial,
Pois mais ramos possuía e talvez mais capim,
Embora, quanto a isso, o caminhar, no fim,
os tivesse marcado por igual.

E ambos, nessa manhã, jaziam recobertos
de folhas que nenhum pisar enegrecera.
Ah, eu deixei o primeiro para um outro dia!
E, sabendo que um caminho outro caminho gera,
duvidei se algum dia eu voltaria.

Isto eu hei de contar mais tarde, num suspiro,
Em algum tempo ou lugar desta jornada extensa:
a estrada divergiu naquele bosque, e eu –
Eu segui pela qual menos trilhada me pareceu,
E isso fez toda a diferença.

Robert Frost

Tradução de Renato Suttana – adaptado pela autora

RESUMO

MINARÉ, Mariana Fernandes. **Infraestrutura e planejamento no processo de urbanização de Uberaba-MG**. 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023.

O objetivo da presente dissertação é analisar a relação entre o crescimento do tecido urbano e a provisão de infraestrutura em Uberaba-MG. A questão central é compreender se em um município de porte médio e de importância regional, a dispersão urbana rompe o modelo monocêntrico e promove uma cidade policêntrica. O período de análise está delimitado pelas décadas de 1990 e 2020, com foco nas principais ações planejadoras que caracterizam as políticas públicas do século XX. Dessa maneira, o método adotado baseia-se na análise histórica, orientada pelas ações estatais de investimentos e planejamento. Também foram realizadas pesquisas bibliográficas, empíricas e análise de fontes primárias. Os objetos de análise são a provisão de infraestrutura ferroviária, viária e rodoviária, os planos diretores, leis de zoneamento, definições do perímetro urbano e regulações de instrumentos urbanísticos. Os resultados comprovam que o processo de expansão urbana de Uberaba está relacionado, em certa medida, a fatores urbanos e regionais derivados da sua localização no entroncamento de rodovias que a interligam aos estados de Goiás, Mato Grosso do Sul e São Paulo e a sua hierarquia na rede urbana, como um importante centro regional do Triângulo Mineiro. Tendo em vista a relevância das dinâmicas regionais, a pesquisa foi realizada a partir de uma análise interescalar, que demonstrou a recíproca influência que as escalas urbana e regional apresentam entre si e, juntas, alteram a estrutura do tecido urbano. Quanto à provisão de infraestrutura viária, ferroviária, rodoviária e de drenagem, observa-se que estas antecedem os investimentos habitacionais, comerciais, administrativos e de serviços. E, conclusivamente, as análises confirmam que há um recente processo de dispersão urbana, mas que este não ocorre de maneira policêntrica e sim por meio da profusão e consolidação de novos setores, predominantemente monofuncionais, que ampliam a dependência dos novos loteamentos em relação ao centro e transformam infraestruturas regionais em equipamentos de uso cotidiano.

Palavras-chave: Dispersão urbana. Centralidade. Planos diretores. Infraestrutura urbana. Uberaba.

ABSTRACT

MINARÉ, Mariana Fernandes. **Infrastructure and urban planning in the urbanization process of Uberaba-MG.** 2023. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023.

The purpose of this dissertation is to analyze the relationship between the growth of the urban fabric and the provision of infrastructure in Uberaba-MG. The central question is to comprehend if in a medium size city, that has a regional relevance, the urban dispersion tears the monocentric pattern and promotes a polycentric city. The period of analysis is delimited by the 1990s and 2020s, focusing on the main planning actions that characterize public policies of the twentieth century. Thus, the method adopted is based on historical analysis, guided by state investment and planning actions. Also, empirical and bibliographical researches were carried out, along with analysis of primary sources. The objects of analysis are the provision of railway, road and highway infrastructure, master plans, zoning laws, definitions of urban perimeter and regulation of urban instruments. The results prove that the urban expansion process of Uberaba is related, to a certain extent, to urban and regional factors consequents of its location at the junction of highways that connect it to the states of Goiás, Mato Grosso do Sul and São Paulo and to its hierarchy in the urban chain, as an important regional centre of Triângulo Mineiro. In view of the relevance of the regional dynamics, the research was carried out from an inter-scale analysis, which demonstrated the reciprocal influence that the urban and regional scales have on each other and, together, alter the structure of the urban fabric. As regards the provision of road, railroad, highway and drainage infrastructure, it was observed that these precede housing, commercial, administrative and service investments. And, conclusively, the analyses confirm that there is a recent process of urban dispersion, although it does not occur in a polycentric way, but through the profusion and consolidation of new sectors, predominantly mono-functional, which increase the dependence between new allotments and the center and transform regional infrastructures into equipment for everyday use.

Keywords: Urban sprawl. Centrality. Master plans. Urban infrastructure. Uberaba.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- Rede mercantil de Minas Gerais (1815-1825)	29
Figura 2- Malha Ferroviária pertencente à Ferrovia Centro Atlântica (FCA).....	32
Figura 3- Praça Rui Barbosa, Praça da Matriz, entre os anos de 1859 a 1889.....	44
Figura 4- Planta do centro de Uberaba em 1880	44
Figura 5- Planta de Uberaba em 1855, com destaque para as estradas que a inserem no contexto regional.....	46
Figura 6- Intersecção das redes de circulação no noroeste paulista e no oeste mineiro em 1840	47
Figura 7- Rua Arthur Machado atualmente.....	49
Figura 8- Uberaba do século XX, com as 7 colinas.....	50
Figura 9- Córrego das Lajes canalizado, no século XX.....	51
Figura 10- Canalização do Córrego do Barro Preto, na Av. Guilheme Ferreira, no século XX	51
Figura 11- Córrego da Manteiga, canalizado na Av. Santos Dummont, no século XX	52
Figura 12- Cine Metrópole e Grande Hotel (centro)	53
Figura 13- Praça Dr. Jorge Frange, que comportava o antigo Terminal Rodoviário de Uberaba	55
Figura 14- Atual estação rodoviária de Uberaba: Terminal Rodoviário Jurandyr Cordeiro	55
Figura 15- Rua São Benedito.....	55
Figura 16- Edifício dos Correios na Av. Dr. Fidélis Reis	56
Figura 17- Edifício Comercial Rio Negro.....	56
Figura 18- Edifício Chapadão.....	57
Figura 19- Shopping Urbano Salomão.....	57
Figura 20- Shopping Generoso Lenza.....	57
Figura 21- Shopping Manhattan Flat Service.....	58
Figura 22- Shopping Center Uberaba	59
Figura 23- Praça Shopping Uberaba	59
Figura 24- Calçada da Rua Arthur Machado.....	61
Figura 25- Vista aérea do Centro da cidade de Uberaba na década de 1930	65

Figura 26- Linhas do tempo em comparação: políticas nacionais, processo de urbanização no Brasil e processo de urbanização em Uberaba-MG.....	73
Figura 27- Construção da malha rodoviária do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba em 1961, 1974 e 1980	82
Figura 28- Rodovias estaduais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba que devem ser concedidas à iniciativa privada.....	84
Figura 29- Relação entre a implantação de novos loteamentos no entorno da Av. Filomena Cartafina e suas obras de duplicação	86
Figura 30- Universidade Federal do Triângulo Mineiro (campus centro)	109
Figura 31- Hospital das Clínicas (UFTM)	112
Figura 32- Ambulatório do Hospital das Clínicas (UFTM).....	112
Figura 33- Hospital São Domingos	112
Figura 34- Condomínio Comercial São Lucas	113
Figura 35- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no Centro	118
Figura 36- Delimitação do Centro e a localização das vias e dos empreendimentos levantados na pesquisa de campo.....	120
Figura 37- Gráfico da concentração de atividades terciárias na R. São Benedito.....	121
Figura 38- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes na Av. Prudente de Moraes (bairro Abadia).....	122
Figura 39- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no Praça Shopping Uberaba	124
Figura 40- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no Shopping Center Uberaba	125
Figura 41- Edificação fechada na R. arthur Machado	128
Figura 42- Edificação fechada na R. Arthur Machado (Centro)	128
Figura 43- Antigo lote da Companhia Elétrica de Minas Gerais (CEMIG) com fachadas para as vias R. Arthur Machado, R. Vigário Silva e Av. Dr. Fidélis Reis (Centro)	128
Figura 44- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)	129
Figura 45- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)	129
Figura 46- Edificação fechada na R. Arthur Machado (Centro)	129
Figura 47- Hotel Modelo Quirino Marques (R. Arthur Machado – Centro), construído em 1929, atualmente, com uso comercial no térreo e segundo pavimento fechado	130
Figura 48- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)	130
Figura 49- Edificação fechada na Av. Presidente Vargas (Centro).....	130

Figura 50- Edificações fechadas na Av. Presidente Vargas (Centro).....	131
Figura 51- Recorte de reportagem do jornal Folha de São Paulo sobre a descoberta de ninhal de dinossauros em zona rural de Uberaba	140
Figura 52- Eixos de transporte BRT em Uberaba.....	190

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Mesorregiões de Minas Gerais	28
Mapa 2 - Mapa rodoviário de Minas Gerais, com destaque para trecho do Triângulo Mineiro	34
Mapa 3- Infraestrutura rodoviária e aeroportuária em Uberaba: Aeroporto Mário de Almeida Franco e Eixos de Desenvolvimento ao longo das BR-050 e BR-262	35
Mapa 4 - Municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	37
Mapa 5- Alcance da rede urbana de Uberaba em relação às metrópoles de Belo Horizonte e São Paulo	40
Mapa 6 - Implantação dos loteamentos de Uberaba entre 1930-1960.....	66
Mapa 7 - Implantação dos loteamentos de Uberaba entre 1970-1980.....	70
Mapa 8- Implantação dos loteamentos de Uberaba ao longo dos séculos XX e XXI	76
Mapa 9- Parcelamentos implantados e aprovados em Uberaba entre 1930 e 2010.....	78
Mapa 10 - Loteamentos promovidos pela Cohab e Cohagra em Uberaba.....	97
Mapa 11 - Funções urbanas e regionais	105
Mapa 12-Infraestrutura viária e rodoviária em Uberaba-MG	107
Mapa 13- Mapa de uso e ocupação do solo em recorte do centro de Uberaba-MG.....	127
Mapa 14- Expansão do Centro de Uberaba-MG	132
Mapa 15- Vetores de expansão.....	137
Mapa 16- Densidade urbana em Uberaba-MG por setores	142
Mapa 17 - Densidade de edificações	143
Mapa 18- Distribuição de renda em Uberaba.....	144
Mapa 19- Unidades de Planejamento e Gestão de Uberaba-MG	147
Mapa 20- Espacialização das classes conforme tipo de loteamento: de acesso controlado, financiado e Zonas de Interesse Social (ZEIS).....	150
Mapa 21- Lotes ociosos em Uberaba-MG	156
Mapa 22- Perímetro Urbano da cidade de Uberaba-MG em 2008.....	160
Mapa 23- Perímetro urbano de Uberaba em 2013, aprovado em 2014	161
Mapa 24- Perímetro Urbano da cidade em 2020	166
Mapa 25- Macrozoneamento urbano de Uberaba-MG	170
Mapa 26- Bairros e loteamentos inseridos na Macrozona de Consolidação Urbana.....	171

Mapa 27- Zoneamento Urbano de Uberaba proposto em 2006.....	175
Mapa 28- Zoneamento Urbano de Uberaba-MG.....	176
Mapa 29- Relação entre o perímetro urbano de Uberaba e a APA do Rio Uberaba	181
Mapa 30- Zoneamento da APA do Rio Uberaba delimitada pelo perímetro urbano	182
Mapa 31- Mapeamento de Fatores Ambientais na Cidade de Uberaba	185
Mapa 32- Sistema Ambiental Urbano.....	186
Mapa 33- Zoneamento urbano do Núcleo de Desenvolvimento Intervalés	192

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Crescimento populacional no município de Uberaba entre os séculos XX e XXI ..	64
Tabela 2- Participação estatal e privada na provisão de infraestrutura rodoviária em Uberaba-MG	83
Tabela 3- Produção habitacional em Uberaba entre 1985-2018: como o Estado e a iniciativa privada atuam na produção da cidade	89
Tabela 4- Loteamentos e conjuntos habitacionais promovidos pela COHAGRA em Uberaba	94
Tabela 5- Regularizações fundiárias realizadas pela Cohagra em Uberaba-MG	95
Tabela 6- Instituições de ensino superior de Uberaba por ano de fundação	108
Tabela 7- Levantamento de franquias no Centro de Uberaba-MG.....	119
Tabela 8- Galerias comerciais presentes no Centro de Uberaba-MG.....	119
Tabela 9 – Predominância de concentração de renda e densidade demográfica por bairro em Uberaba-MG.....	145
Tabela 10- Relação entre o aumento da Área de Transição Urbana entre 2008 e 2020	167

LISTA DE SIGLAS

ABCZ	Associação Brasileira dos Criadores de Zebu
ACAM	Associação Cultural de Apoio ao Museu Casa de Portinari
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
BNH	Banco Nacional da Habitação
BRT	Bus Rapid Transport
CEMIG	Companhia Energética de Minas Gerais
CESUB	Centro de Ensino Superior de Uberaba
CODAU	Companhia Operacional de Desenvolvimento, Saneamento e Ações Urbanas
COHAB	Companhia Pública Municipal de Habitação
CURA	Comunidade urbana para Recuperação Acelerada
DI	Distrito Industrial
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EPAMIG	Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais
ETE	Estação de Tratamento de Esgoto
FACTHUS	Faculdade de Talentos Humanos
FAZU	Faculdade de Agronomia e Zootecnia de Uberaba
FCA	Ferrovias Centro-Atlântica
FCETM	Faculdade de Ciências Econômicas do Triângulo Mineiro
FCP	Fundação da Casa Popular
FEC	Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo
FFLCH	Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
FGTS	Fundo de Garantia de Tempo e Serviço
FIMURB	Fundo Regional de Desenvolvimento Urbano e o Financiamento para Urbanização
FINANSA	Financiamento de Saneamento
FMTM	Sociedade Faculdade de Medicina do Triângulo Mineiro
IADS	Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social
IAU	Instituto de Arquitetura e Urbanismo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFTM	Instituto Federal do Triângulo Mineiro

PED	Programa Estratégico de Desenvolvimento
PExUrb	Práticas de Pesquisa, Ensino e Extensão em Urbanismo
PIBIC	Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica
PLANASA	Plano Nacional de Saneamento
PLANHAP	Plano Nacional de Habitação Popular
PMCMV	Programa Minha Casa Minha Vida
PMU	Prefeitura Municipal de Uberaba
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNR	Plano Nacional de Rodovias
PPG	Programa de Pós-Graduação
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
Seds	Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
UFTM	Universidade Federal do Triângulo Mineiro
UNICAMP	Universidade Estadual de Campinas
UNIUBE	Universidade de Uberaba
USP	Universidade de São Paulo
UTECE	Associação de Empresas e Profissionais Autônomos do segmento de Software e Hardware de Uberaba
ZEIC	Zona Especial de Interesse Cultural
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO I: FUNÇÃO REGIONAL DE UBERABA E AS INFLUÊNCIAS NA FORMAÇÃO DO SEU CENTRO.....	26
1.1 Relação entre o município e circulação regional	30
1.2 Panorama da formação e consolidação do centro de Uberaba-MG	38
1.3 Transformações no tecido urbano consolidado	48
CAPÍTULO II: INFRAESTRUTURA E EXPANSÃO URBANA.....	63
2.1 Participação do investimento estatal e da iniciativa privada nas rodovias e nas habitações	80
2.2 Provisão de infraestrutura e centralidades	97
2.3 Vetores de expansão: a cadeia industrial e a concentração de renda no espaço urbano ..	135
CAPÍTULO III: LEGISLAÇÃO E PLANEJAMENTO URBANO.....	153
3.1. Modificação do perímetro urbano e o incentivo a uma cidade dispersa	154
3.2 Zoneamento urbano: centralidade e contenção da dispersão.....	168
CONCLUSÃO	197
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	202

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa foi motivada pelas contradições verificadas no processo de urbanização do município de Uberaba-MG, as quais também são visíveis em outros municípios brasileiros de mesmo porte. Este processo culminou na confirmação de uma intensa dispersão urbana, ocorrida nas últimas décadas. Contudo, é permeado por particularidades que se destacam do quadro nacional e exigem uma investigação mais profunda para sua plena compreensão. O argumento central que orienta esta dissertação é o fato de que Uberaba-MG tem passado por um processo de dispersão urbana, embora não consolide novas centralidades, o que implica em processos de segregação socioeconômica, alto consumo do solo e consequências ambientais. Vale ressaltar que estas evidências foram ratificadas através de uma análise transescalar – dentre as escalas municipal, regional, estadual e nacional – entendendo as realidades urbanas e regionais simultaneamente.

O trabalho parte do questionamento sobre a monocentralidade de Uberaba. Todavia, ao desenvolver-se, encontra respostas e dados que demonstram um processo de urbanização muito mais complexo e, com isso, apresentamos conclusões que ultrapassam o mero objetivo de responder à indagação inicial e consolidamos um arcabouço de dados significativos a respeito de dispersão e centralidade em uma cidade média do Triângulo Mineiro.

Uberaba, localizada na microrregião de Uberaba, mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais, caracteriza-se por ser uma cidade média, habitada por 340.277 habitantes. Apresenta extensão territorial de 4.523,95 km² e densidade demográfica equivalente a 75,21hab/km² – ou 0,75hab/ha – (IBGE, 2021). Cidades médias são compreendidas por Sposito *et al.* (2007) a partir do papel que desempenham na rede urbana, através da intermediação entre cidades maiores e menores. Uberaba estabelece influência sobre demais municípios da região do Triângulo Mineiro, o que pode ser exemplificado pelas relações econômicas promovidas por fluxos intermunicipais diários, constituindo uma das facetas da regionalização do cotidiano no município

Para Sposito *et al.* (2007), cidades médias apresentam relações regionais pautadas em “proximidade” e “contiguidade”. O primeiro conceito diz respeito ao deslocamento de indivíduos entre cidades adjacentes e é mensurado em valores de distância e tempo. O segundo, por sua vez, compreende os vínculos que uma cidade estabelece com outras através

dos eixos de circulação que as permeiam, promovendo conectividade. Estas relações, segundo Sposito *et al.* (2007) ultrapassam o espaço adjacente e, devido à infraestrutura rodoviária e ferroviária, possibilitam conexão a pontos mais distantes, através de fluxos materiais, imateriais, de transportes e de telecomunicações.

Os papéis, as funções e os resultados das interações espaciais interescolares das cidades são fundamentais para constituir um estudo regional da rede formada por cidades médias no Triângulo Mineiro. O estudo intitulado Regiões de Influência das Cidades – REGIC, desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2020) propõe uma hierarquia das cidades com base em sua concentração populacional e na área de influência que estabelecem sobre demais municípios. Esta relação entre municípios distintos, segundo Catelan (2012), é capaz de ponderar a atuação de cidades em abrangência regional, perante suas atividades econômicas e sua organização político-administrativa. O autor reforça estes parâmetros, validando-os mais que o tamanho e a concentração demográfica das cidades, para a compreensão de suas dinâmicas.

O IBGE (2020), ao verificar o arranjo espacial e a área de influência de Uberaba, classifica-a como uma capital regional de categoria 2C. Isso indica que a cidade estabelece influência sobre municípios da região, mas também se encontra sob a influência de outros. Essas relações são reforçadas pela intersecção de importantes eixos rodoviários, delineados pelas rodovias federais, BR-050 e BR-262, e estaduais, MG-427 e LMG-798, as quais se cruzam dentro do espaço urbano e desencadeiam, por conseguinte, processos importantes dentro da cidade, aproximando-a a municípios adjacentes, devido à conjuntura geográfica, social e econômica da região do Triângulo Mineiro.

O contexto regional no qual Uberaba-MG se insere apresenta influência sobre as dinâmicas de expansão urbana. O presente estudo propõe a análise do tecido urbano de Uberaba, em um recorte temporal orientado pelo período entre as décadas de 1920 e 2020; o estudo foca, principalmente, nas décadas mais recentes, porém fundamenta-se no resgate de processos históricos desde as primeiras décadas do século XX, de forma a auxiliar na compreensão das dinâmicas urbanas dos últimos anos. O enfoque é a leitura do espaço urbano contemporâneo, a partir da infraestrutura e do planejamento urbano, de maneira a ponderar como o crescimento do tecido manifesta-se perante os conceitos de dispersão do tecido e formação de centralidades. Esta pesquisa foi estimulada pela recorrente implantação de novos loteamentos, afastados do tecido urbano já consolidado e do centro, o que gerou indagações a respeito das causas e das decorrências desta conjuntura.

Reis Filho (2006), ao examinar o processo de dispersão do tecido urbano quanto a aspectos econômicos, em regiões metropolitanas, relaciona-o à descentralização produtiva e gradativa de funções diversas da cidade – como indústrias, comércios, serviços e habitações. São gerados novos espaços com baixa densidade demográfica (REIS FILHO, 2006) e periferias marcadas pela alternância entre baixas e altas densidades (CHATEL; SPOSITO, 2015; CATALÃO 2015; BRUEGMANN, 2005). O crescimento urbano disperso é identificado a partir da consolidação de tecido urbano fragmentado, marcado por descontinuidade territorial (CHATEL; SPOSITO, 2015), crescimento territorial significativamente superior ao aumento populacional, ruptura da continuidade territorial – derivando o que Monclús (1998) descreve como “amplos espaços livres” – e composição espacial urbana segmentada conforme a concentração de renda (CATALÃO, 2015).

Choay (1999) faz uma leitura similar à de Monclús (1998), ao afirmar que a dispersão urbana ocorre através do crescimento do urbano sobre o rural e resulta em “peças autônomas”, identificadas a partir de áreas industriais, parques de escritórios cercados, instalações esportivas, universidades, aeroportos, centros comerciais, entre outros equipamentos, que são implantadas de forma fragmentada e geram, conseqüentemente, o que Monclús (1998) denomina “vagas ociosas”; ou seja, culmina na formação de espaços intersticiais não loteados e na ociosidade de terrenos. Dematteis (1998) compõe este debate, avaliando, em contrapartida, que espaços dispersos se mantêm dependentes de áreas centrais.

Com isso em vista, o presente trabalho avalia a imprescindibilidade de correlacionar o estudo da dispersão do tecido urbano de Uberaba com a autonomia ou dependência dos loteamentos dispersos em relação ao centro. Para isso, pauta-se no conceito de formação de novas centralidades, que são criadas, segundo Sposito (1991), devido à descentralização de atividades, ao crescimento demográfico e à necessidade de *(re) espacialização* de comércios e serviços com alto grau de especialização (itálico nosso, para destacar o termo empregado pela autora). Com isso, Sposito (1991) pauta novas centralidades como resultado da divisão social do trabalho e as relaciona com questões morfológicas, no que tange o crescimento populacional e o surgimento de sub-centros – locais adensados que comportam atividades tipicamente centrais e direcionam significativos fluxos urbanos. Villaça (2001), por sua vez, não descarta a influência da economia na localização de atividades no espaço urbano. Conceitua áreas centrais a partir da hierarquia e da orientação dos deslocamentos cotidianos rumo a um ponto específico e dominante. Vale ressaltar que os conceitos abordados no

trabalho foram revisados conforme a luz da atualidade, de forma a realizar uma devida correlação entre a teoria e o objeto de análise no período contemporâneo.

Tendo em vista essas concepções, averigua-se a correlação entre dispersão urbana e a localização de atividades terciárias, as quais se concentram, usualmente, no centro, mas podem, em contextos particulares, posicionarem-se em outros lugares. Tratar a respeito da relação entre a dispersão do tecido urbano e a consolidação de novas centralidades tornou-se fundamental para o desenvolvimento desta dissertação, que se propõe a examinar se o tecido urbano disperso consolidou áreas de centralidade independentes do centro tradicional. O termo *centralidade*, neste estudo, é identificado como um adjetivo que qualifica um centro e um subcentro. É empregado como sinônimo de ambos e é especificado como *nova centralidade* quando ocorre em áreas diferentes do centro tradicional, em momento posterior à sua formação.

Este propósito, responsável por guiar a pesquisa, desdobra-se em finalidades específicas, identificadas por:

- a) analisar a relação entre o crescimento do tecido urbano e a presença de eixos viários e rodoviários significativos, isto é, ponderar se a provisão de infraestrutura induz a dispersão urbana ou deriva-se dela;
- b) verificar se há configuração de novas centralidades, consequentes da consolidação de loteamentos dispersos, ou seja, confirmar se o crescimento disperso do tecido urbano induz o surgimento de atividades tipicamente centrais em áreas deslocadas do centro;
- c) avaliar a participação do poder público municipal na expansão urbana a partir da conexão entre legislação municipal, planejamento urbano e provisão de infraestrutura.

Busca-se relacionar essas verificações a teorias e conceitos da história do urbanismo a partir de uma realidade urbano-regional. A pesquisa parte de uma metodologia qualitativa, pautada em História Urbana e em uso de fontes primárias. O método de pesquisa qualitativa é fundamentado na interpretação de um assunto. A pesquisa histórica nasce no fim provisório de uma série de pesquisas sucessivas (LEPETIT, 2016, p. 72). Dessa maneira, para Lepetit (2016) a interdisciplinaridade é fundamental para o campo das ciências sociais e demonstrase, positivamente, como um processo de transferência cultural. Isto é, trabalhar com interdisciplinaridade é um processo de “empréstimos recíprocos”, no qual as disciplinas das ciências sociais participam provendo conceitos, problemáticas, métodos e possibilitam leituras inovadoras do objeto construído (LEPETIT, 2016, p. 81). Tais disciplinas, neste estudo,

transcendem o urbanismo e dialogam com questões econômicas, sociais, ambientais e legislativas.

No que diz respeito à compreensão da cidade, devido à sua grande complexidade, Lepetit (2016) destaca que é importante, além de seu estudo na dimensão historiográfica, entendê-la a partir do confronto de interrogações das ciências humanas. Esta dissertação pretende, portanto, assimilar a história local de Uberaba-MG a partir das referências da História Urbana. O uso de fontes primárias parte da revisão do estado da arte e do procedimento de pesquisa documental, por meio de um assíduo trabalho empírico de consulta aos livros de decretos municipais – realizado em visitas à Secretaria de Governo da Prefeitura Municipal de Uberaba – bem como através de visitas ao Arquivo Público de Uberaba. Assim, foram resgatados dados históricos a respeito da urbanização de Uberaba, principalmente no que tange:

- a) a construção de avenidas estruturais;
- b) a aprovação e implantação de loteamentos;
- c) a estruturação do centro ao longo do século XX e no início do século XXI, descando suas principais funções.

A pesquisa documental abarca, além dos decretos, marcos jurídicos e leis municipais e tem a finalidade de contemplar as ações do poder público municipal no crescimento urbano, uma vez que a administração pública apresenta um papel de liderança fundamental. As informações obtidas por meio de levantamento de dados municipais e de pesquisas de campo foram transformadas em mapas, gráficos e tabelas, responsáveis por encaminhar as análises desta dissertação pelos pontos de vista espacial e estatístico. Além disso, foi verificado *in loco* o conceito de centralidade, de forma a observar as dinâmicas da cidade em uma perspectiva que supera a representação cartográfica e parte para o entendimento prático e cotidiano das áreas que contêm características de centralidade. Também ratificamos, em trabalho de campo, as hipóteses construídas a partir de nossa interpretação da revisão bibliográfica. Com isso, o trabalho identifica as contradições entre os referenciais teóricos adotados e o processo de expansão e estruturação da cidade de Uberaba por meio de estudo empírico, levantamento de fontes primárias e visita de campo.

A dissertação estrutura-se em três capítulos. O primeiro apresenta o histórico da provisão de infraestrutura regional no Triângulo Mineiro e da consolidação do centro da cidade de Uberaba-MG. O objetivo é compreender como tais dinâmicas influenciam na

expansão do tecido urbano e na localização dos pontos de concentração de atividades terciárias. Na conjuntura do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, observa-se que as cidades médias desta mesorregião se destacam na participação da economia regional, o que se fundamenta, igualmente, na formação histórica deste local, marcado como área de passagem e entreposto comercial, desde o período colonial. Posteriormente, alicerçada na provisão de infraestrutura rodoviária e ferroviária, a integração dos municípios do Triângulo ao quadro econômico nacional e internacional é reforçada, o que intensifica o papel regional de Uberaba-MG. A assimilação acerca das dinâmicas regionais nas quais a cidade se insere permite associar tais processos às dinâmicas do espaço urbano, no que diz respeito à consolidação de novos loteamentos e novas atividades tipicamente centrais.

O estudo dos aspectos regionais dialoga com a rede rodoviária e demonstra, também, as implicações da regionalização do cotidiano na expansão da cidade. O levantamento de infraestrutura de transporte regional conecta-se, igualmente, à concepção de dispersão do tecido urbano. Reis Filho (2006), afirma que a relação entre aumento demográfico, instalação de infraestrutura de transporte e comunicação, vinculados à atuação do mercado imobiliário são fatores de impulsionamento do crescimento urbano disperso e da facilidade de acesso a outras cidades. A fácil locomoção oportuniza a regionalização do cotidiano através da prestação de serviços e utilização de equipamentos públicos e privados; contudo, pode acarretar a fragmentação da cidade e o surgimento de áreas desarticuladas. A primeira parte da dissertação deseja apresentar dados históricos que estruturam o entendimento da construção da cidade e de como sua expansão e suas dinâmicas socioeconômicas sofrem influência de infraestruturas regionais de transporte, principalmente de ferrovia e rodovias.

O segundo capítulo abrange a leitura do levantamento dos dados municipais – por meio de mapeamento – perante a relação entre implantação dos loteamentos, expansão e dispersão urbana, provisão de infraestrutura urbana e concentração de atividades terciárias – tipicamente encontradas, em maior intensidade, no centro. Aprofunda-se o estudo da conjuntura rodoviária e ferroviária já constituída no espaço regional, em paralelo com as implicações da provisão de infraestrutura viária em escala municipal, que são providas ao longo do século XX. Com isso, o crescimento do tecido urbano é examinado através da presença de eixos rodoviários e ferroviário, da atuação do Estado e das dinâmicas do mercado de terras.

Por fim, o terceiro capítulo contém a análise da legislação municipal e de instrumentos urbanísticos regulatórios, isto é: os Planos Diretores, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Perímetro Urbano, o Macrozoneamento e o Zoneamento Urbanos. Estas fontes são

examinadas conforme o referencial teórico adotado, com o intuito de verificar a participação do Estado, em seu âmbito municipal, nos processos identificados no capítulo anterior. A participação do Estado, através da provisão de infraestrutura – nas escalas federal e estadual – e do planejamento urbano, é analisada em vias de compreender como o crescimento do tecido urbano decorreu perante a esferas legislativa e executiva. O Estado é apreendido, nesta pesquisa, através da sociedade e do privilégio que a administração pública fornece a determinados agentes da produção do espaço (JESSOP, 2007). Examina-se, assim, o exercício do poder estatal sobre o território e sobre a população e estuda-o quanto a suas abordagens históricas, institucionais e legislativas. Jessop (2007) guia, neste assunto, o conceito de Estado, estruturado sobre os diversos indivíduos e órgãos que o compõem.

Neste segmento, ponderar a participação do mercado imobiliário, no que tange à concentração de renda da terra e a segregação das camadas de renda média alta, é uma etapa da investigação; tem o intuito de compreender como o crescimento do tecido urbano se orienta – isto é, descobrir os eixos de expansão e a predominância da concentração de classes distintas em cada um. Ademais, visa apreender as implicâncias desta configuração na localização de atividades de comércio e serviços. As ações do poder público municipal também são levantadas conforme a provisão de infraestrutura e a implantação de equipamentos públicos e privados – estes, últimos, promovidos por agentes especulativos – tanto na abrangência regional como no espaço urbano.

Com isso, estabelecemos uma diferenciação entre o crescimento urbano anterior à década de 1990 – induzido através de uma economia de base industrial – e a expansão do tecido após os anos 1990, impulsionada pelo mercado imobiliário e por dinâmicas sociais de outros vínculos. Assim, ao longo desta dissertação, busca-se averiguar se o crescimento de uma cidade média do interior de Minas Gerais constitui tecido urbano disperso ainda dependente do centro tradicional.

CAPÍTULO I

FUNÇÃO REGIONAL DE UBERABA E

AS INFLUÊNCIAS NA FORMAÇÃO DO SEU CENTRO URBANO

Este capítulo visa apresentar o quadro regional no qual Uberaba-MG se insere, bem como a infraestrutura de circulação que atende a região do Triângulo Mineiro e atravessa o tecido urbano. Consideramos que isso é importante para estudar os impactos desta disposição na observação do crescimento do tecido urbano e consolidar um arcabouço de dados regionais significativo, para analisar a construção histórica da cidade. Para isso, o capítulo estrutura-se em: disposição geral dos municípios do Triângulo Mineiro; importantes infraestruturas regionais (ferroviária, rodoviária e aeroportuária) e configuração histórica do centro de Uberaba.

No primeiro momento, o levantamento de dados a respeito do Triângulo Mineiro parte de uma contextualização; na segunda parte, a obtenção de dados sobre a infraestrutura de circulação é importante para o entendimento de suas influências na urbanização de Uberaba. A última parte deste capítulo apresenta um breve histórico da constituição do centro da cidade, de forma a elencar as principais atividades comerciais e de serviços e o processo de provisão de infraestrutura viária. A compreensão das relações que Uberaba estabelece no contexto regional e nacional – esta última possibilitada em função de extensos eixos de circulação – é uma ferramenta para o entendimento de Uberaba como uma cidade média, levando em consideração levantamentos acerca de suas atividades produtivas vinculadas ao espaço regional, nacional e, inclusive, internacional. Dessa forma, pode-se examinar as influências que tais circunstâncias geram no espaço urbano e apreender, a partir do Capítulo II, como a expansão do tecido urbano dialoga com tais aspectos.

As conjunturas regional e nacional, bem como aspectos econômicos e sociais de uma cidade, compõem uma estratégia que Sposito *et al.* (2007) emprega para analisar critérios que caracterizam cidades médias. Desde a constituição de redes urbanas, delineadas pela circulação, cidades médias tinham seu papel assegurado por sua situação geográfica, isto é,

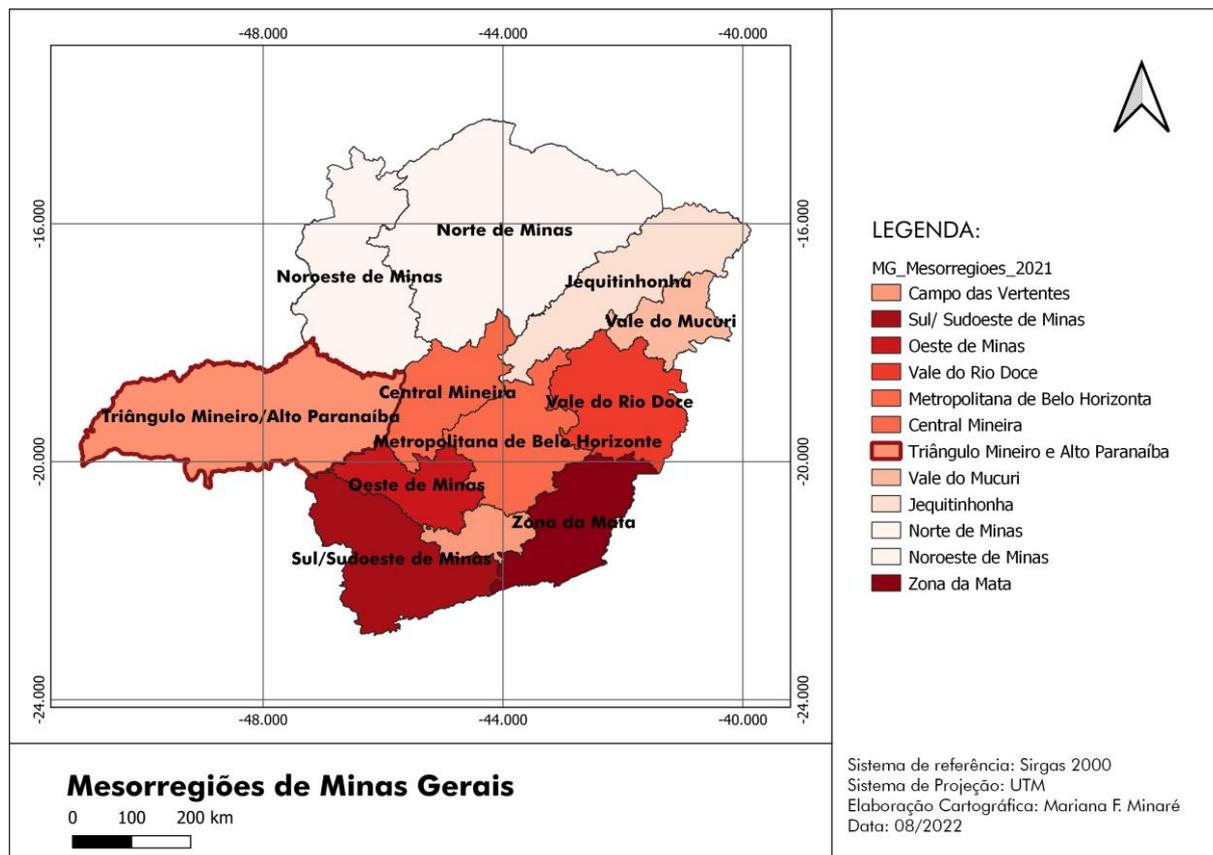
pela importância que apresentavam sobre sua área de influência e pelos deslocamentos que suscitavam para acesso a bens e serviços (SPOSITO *et al.*, 2007). O papel político-administrativo que cidades médias desempenham também é responsável por qualificá-las. Uberaba-MG, em função de sua localização como entreposto em meio a estados distintos, tem uma posição geográfica que a coloca como intermediária na circulação regional e no escoamento de bens materiais.

Sposito *et al.* (2007) denomina “princípio da proximidade” questões referentes a distância e tempo dos deslocamentos de indivíduos residentes em municípios da área de influência de cidades médias. O “princípio da conectividade”, por sua vez, possibilita vínculos intermunicipais ao longo de extensos eixos de circulação. As relações espaciais, nesse contexto, não são restringidas pela proximidade territorial e estruturam-se a partir de fluxos que superam o espaço delimitado pela região (SPOSITO *et al.*, 2007).

Tendo isso em vista, pretende-se, através da compreensão da localização de Uberaba no Triângulo Mineiro, examinar como a cidade porta-se em relação aos municípios de sua área de influência direta. Em seguida, a partir da análise dos eixos de infraestrutura rodoviária e ferroviária, desenha-se um paralelo para identificar cidades médias e metrópoles distantes que, também, estabelecem relações com Uberaba-MG. Dessa forma, o estudo do contexto regional uberabense é importante para analisá-la como cidade média perante o referencial teórico adotado e conectar tais dados às dinâmicas vinculadas ao processo de expansão do tecido urbano.

A mesorregião onde a cidade de Uberaba está inserida denomina-se Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e é constituída por 66 municípios (IBGE, 2021), localizada a oeste do estado de Minas Gerais, entre os estados de Goiás, Mato Grosso do Sul e São Paulo (Mapa 01). Destacamos, nesta dissertação, os municípios de Uberaba, Uberlândia, Araxá e Araguari, devido à importância histórica que contêm, bem como às interações que realizaram entre si desde o início da provisão de ferrovias. Após a construção de Brasília, o Triângulo Mineiro beneficia-se com investimentos em infraestrutura, uma vez que é um entreposto entre a nova capital e os estados de São Paulo e Rio de Janeiro (OSORIO, 2019). Assim, a partir do contexto regional ao qual o município de Uberaba pertence, explica-se como tais dinâmicas são relevantes à sua conjuntura urbana, isto é, a formação e expansão do seu tecido urbano e a configuração do seu centro tradicional.

Mapa 1- Mesorregiões de Minas Gerais

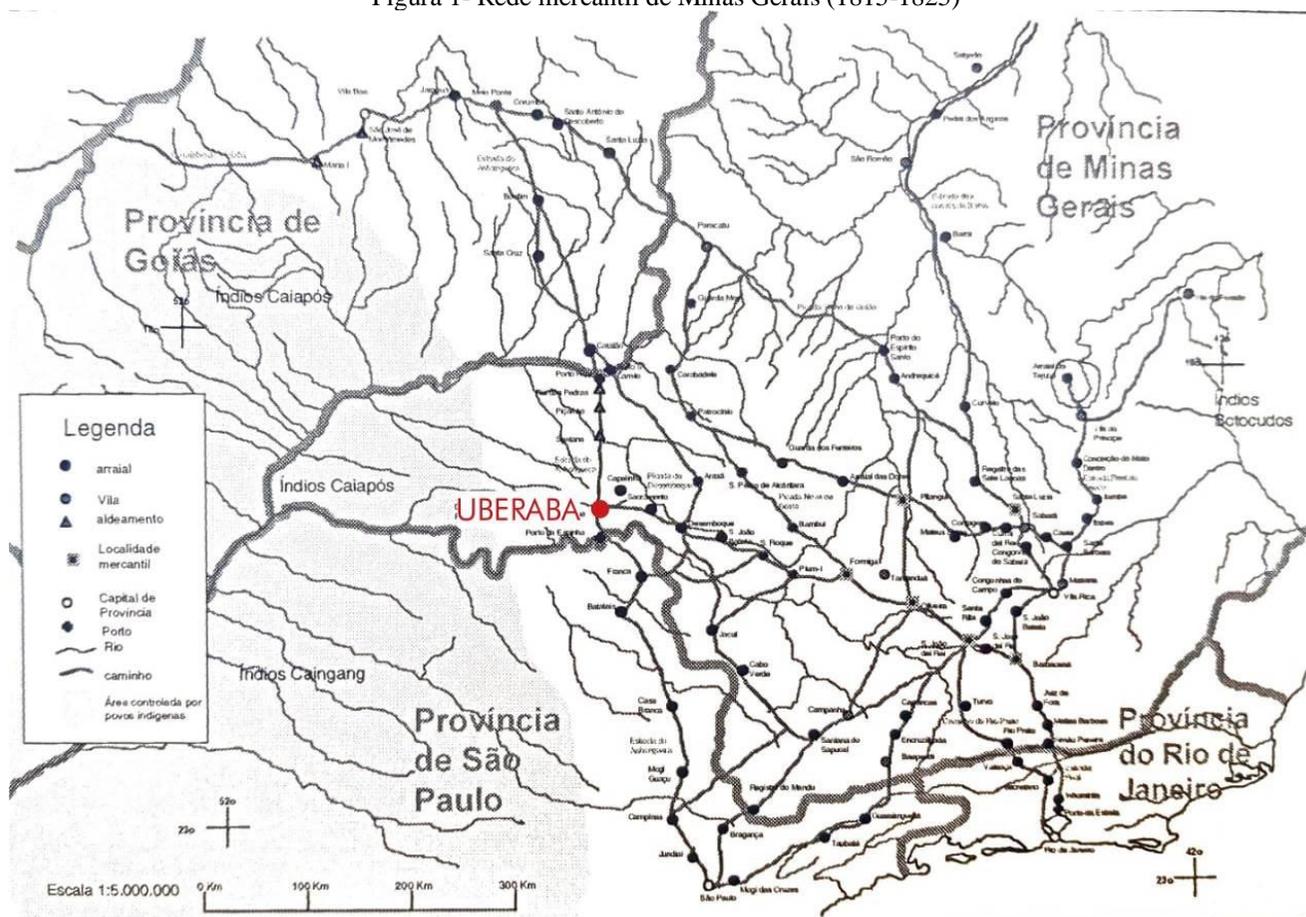


Fonte: autora (2022), produzido com base de dados do IBGE (2021).

A mesorregião desenvolveu-se em função de sua infraestrutura rodoviária, como uma importante rota comercial. Historicamente, a formação desta região ocorre no contexto da exploração de minérios, presentes, sobretudo, nos estados de Goiás e Mato Grosso. Assim, o Triângulo Mineiro introduziu-se na rota de exportação de ouro, no período colonial, conectando os locais de exploração aos pontos de exportação, situados nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro (OSORIO, 2019). Uberaba, nesse período, já se encontrava no centro da rede mercantil mineira e era um ponto de passagem na circulação entre a Província de Minas Gerais e as Províncias de Goiás, São Paulo e Rio de Janeiro (Figura 01).

Silva, E. (2008) reforça que a posição geográfica do Triângulo Mineiro se demonstra favorável à integração nacional, devido à sua equidistância nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste em relação a outros estados brasileiros. Tal posicionamento estratégico, segundo Osorio (2019), também se refere, factualmente, à circulação de minas de ouro até mercados consumidores, durante o Brasil Colônia. Irrompem, posteriormente, centros de comercialização, responsáveis por abastecer as tropas de viajantes, dando origem às primeiras aldeias (OSORIO, 2019).

Figura 1- Rede mercantil de Minas Gerais (1815-1825)



Fonte: SAINT HILAIRE (1975a, 1975b, 2000); ESCHWEGE (1996); CUNHA MATOS (1981); POHL (1976), (apud LOURENÇO, 2005).

No século XIX, verifica-se a conexão entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, por meio de um eixo ferroviário (OSORIO, 2019). Das aldeias presentes na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, destaca-se Uberaba, a qual, segundo Osorio (2019), constituiu-se entre 1776 e 1816. Posteriormente, em 1820, passou a ser considerada freguesia e, depois, em 1836, tornou-se vila. Somente em 1856 foi elevada à categoria de cidade. (FONSECA, 2014). Em meio à configuração de escoamento de ouro de Goiás para São Paulo, tem-se a abertura da Estrada para São Paulo (Estrada Anhanguera), responsável por ligar São Paulo a Goiás, passando pelo Triângulo Mineiro. A Rota Salineira, por sua vez, unia o litoral carioca a Goiás – atravessando, também, Minas Gerais (OSORIO, 2019). O fato de Uberaba posicionar-se no cruzamento de eixos de circulação substanciou, posteriormente, a formação de uma cidade pautada em fluxos regionais, o que impulsionou o desenvolvimento de seus setores primário e terciário – desde o início de sua formação até o momento presente – e secundário, estimulado a partir de meados do século XX.

Anos após o ciclo do ouro, a atual logística de transporte na região diz respeito ao escoamento de produção agropecuária. Para esta finalidade, era fundamental consolidar uma malha de rodovias que possibilitasse a conexão entre produção e mercados consumidores (OSORIO, 2019). Assim, Uberaba relaciona-se com outras cidades, devido a sua participação na economia regional e nacional. Desde o século XX, atua através do escoamento de produtos atrelados, majoritariamente, ao setor primário e, nas últimas décadas, delineia a circulação de pessoas voltada ao acesso de equipamentos públicos e privados e à prestação de serviços. Ademais, a correspondência entre eixos rodoviários e crescimento do tecido urbano resultou em uma conjuntura na qual as rodovias atravessam a cidade em pontos específicos e são utilizadas como rotas alternativas para o fluxo urbano.

1.1 Relação entre o município e circulação regional

No Triângulo Mineiro, a construção da ferrovia Mogiana – planejada pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – foi fundamental para o desenvolvimento dos municípios de Uberaba-MG, Uberlândia-MG e Araguari-MG. Em 1889, o trecho da linha de Catalão-GO foi prolongado até Uberaba-MG, ocorrendo, posteriormente, a construção de um segundo ramal para Minas Gerais, responsável por conectar a Estação do Entroncamento (construída em 1900) à Igarapava-SP (trecho consolidado em 1915) e, futuramente, à Uberaba-MG (SÃO PAULO, 2017). Em 1895 o eixo ferroviário é estendido até Uberlândia-MG. A instalação da

Ferrovias Mogiana no Triângulo Mineiro colaborou para a aproximação entre os estados de Minas Gerais e São Paulo; sua presença em Uberaba contribuiu para consolidar a cidade nas dinâmicas e redes da economia nacional (SILVA, 2008).

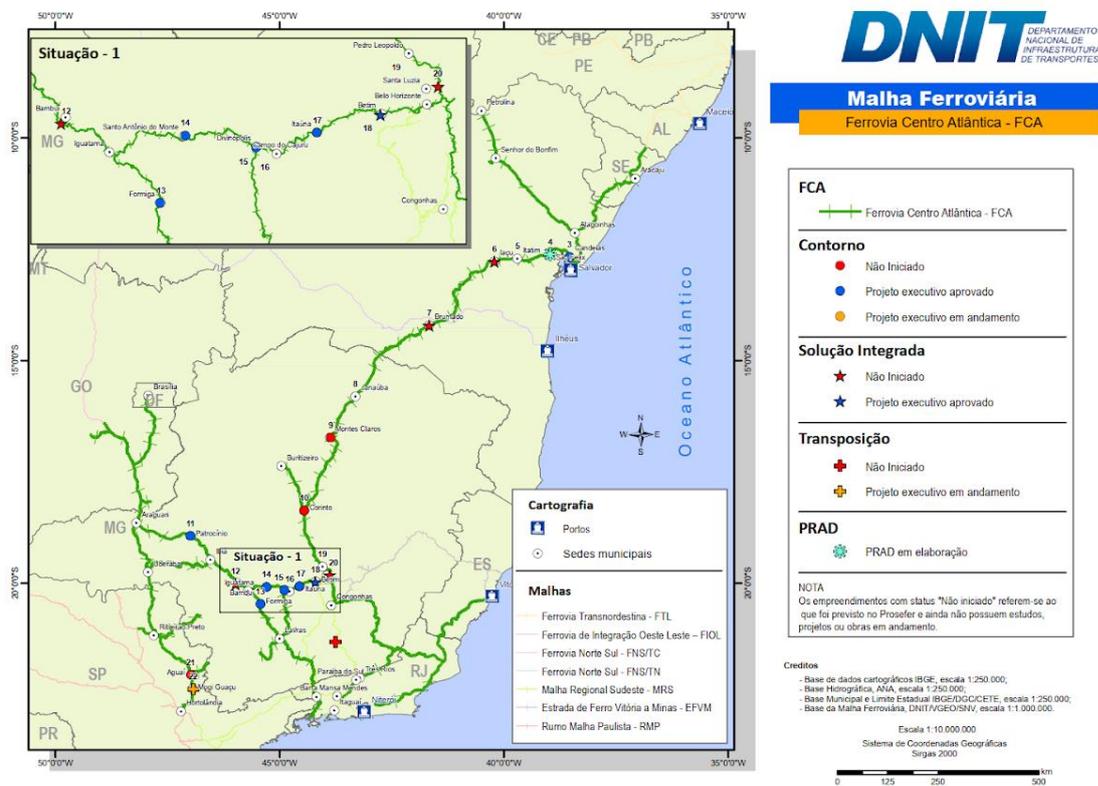
Para Bessa (2007), a extensão da Mogiana beneficiou os municípios de Uberaba e Araguari, localizados, respectivamente, no início e fim da ferrovia na região do Triângulo Mineiro. Segundo o autor, Uberaba, que até o momento detinha a polarização do Triângulo Mineiro e do sudeste goiano, passou a dividir esta área de influência com Araguari. Além disso, os produtos comerciais advindos do estado de São Paulo chegavam, primeiramente, em Uberaba, suscitando maior especulação comercial sobre eles (BESSA, 2007, p. 72). Esta linha férrea foi imprescindível para o desenvolvimento do comércio regional no Triângulo Mineiro e integrava-se a outros três ramais: Estrada de Ferro Goiás (entre Araguari-MG e Goiânia-GO), Estrada de Ferro Oeste de Minas (entre Ibiá-MG e Uberaba-MG) e a Estrada de Ferro Elétrica do Município de Sacramento-MG (Estação Cipó da Ferrovia Mogiana) (OSÓRIO, 2019).

Silva, E. (2008) ainda destaca que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao atravessar o Rio Grande – que marca a divisa entre os estados de Minas Gerais e São Paulo – em 1929, aproximou as relações comerciais entre Uberaba-MG e Barretos-SP, pautadas, principalmente, na pecuária. A Rede Mineira de Viação foi instalada no Triângulo Mineiro em 1926 através de dois entroncamentos: trecho Ibiá (MG) – Araxá (MG) – Uberaba (MG) e trecho Ibiá (MG) – Patrocínio (MG) – Monte Carmelo (MG) – Catalão (GO) (SILVA, E. 2008).

A Mogiana acelerou a urbanização e incentivou o mercado interno, por meio da rapidez do deslocamento de pessoas, produtos e materiais (SILVEIRA, 2015). Além disso, no que diz respeito ao crescimento do tecido urbano, a ferrovia impulsionou a implantação de loteamentos em seu entorno, especialmente ao redor de sua estação, processo que se deu no decorrer dos anos 1940 e 1950. Também colaborou para estabelecer relações produtivas e sociais no espaço regional e nacional. A linha férrea em questão, anteriormente pertencente à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, encontra-se, agora, sob a concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA),¹ demarcada na Figura 02.

¹ A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é uma empresa de caráter privado que obteve concessão da Malha Centro-Leste, em função da desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. A concessão ocorreu por meio de

Figura 2- Malha Ferroviária pertencente à Ferrovia Centro Atlântica (FCA)



Fonte: Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte, DNIT (2019).

Atualmente, Uberaba foi incluída nas rotas regionais de ferrovias de passageiros através do Plano Estratégico Ferroviário de Minas Gerais, apresentado em julho de 2021 para o Ministério de Infraestrutura (BARCELOS, 2021b). Segundo Barcelos (2021b), o plano inclui dez rotas de trens regionais de passageiros a serem implantadas no território mineiro, envolvendo oito estações, que conectariam as ferrovias de: Araguari-MG, Uberlândia-MG, Uberaba-MG, Nova Ponte-MG, Santa Juliana-MG, Araxá-MG, Ibiá-MG e Campos Altos-MG. Esta decisão enfatiza que o papel regional da cidade de Uberaba, na atualidade, supera o escoamento de produtos agropecuários e também tem potencial para o transporte de pessoas. Esta demanda demonstra que a cidade se sobressai em atividades de outros setores da economia – como o setor secundário e terciário - sendo espaço de destaque regional em

um leilão em 14 de junho de 1996 e foi outorgada pelo Decreto Presidencial de 26 de agosto de 1996, publicado no Diário Oficial da União (ANTT, entre 2010 e 2021). Atualmente, a FCA é controlada pela VLI Multimodal S.A., empresa criada em 2011 e administrada pela Vale. É responsável, também, pela Ferrovia Norte-Sul (FNS). A FCA contém 7.220 quilômetros de extensão e abrange mais de 250 municípios dentre os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo e o Distrito Federal. Destaca-se no transporte logístico de carga e integra, regionalmente, centros produtores a mercados consumidores (VLI LOGÍSTICA, 2021).

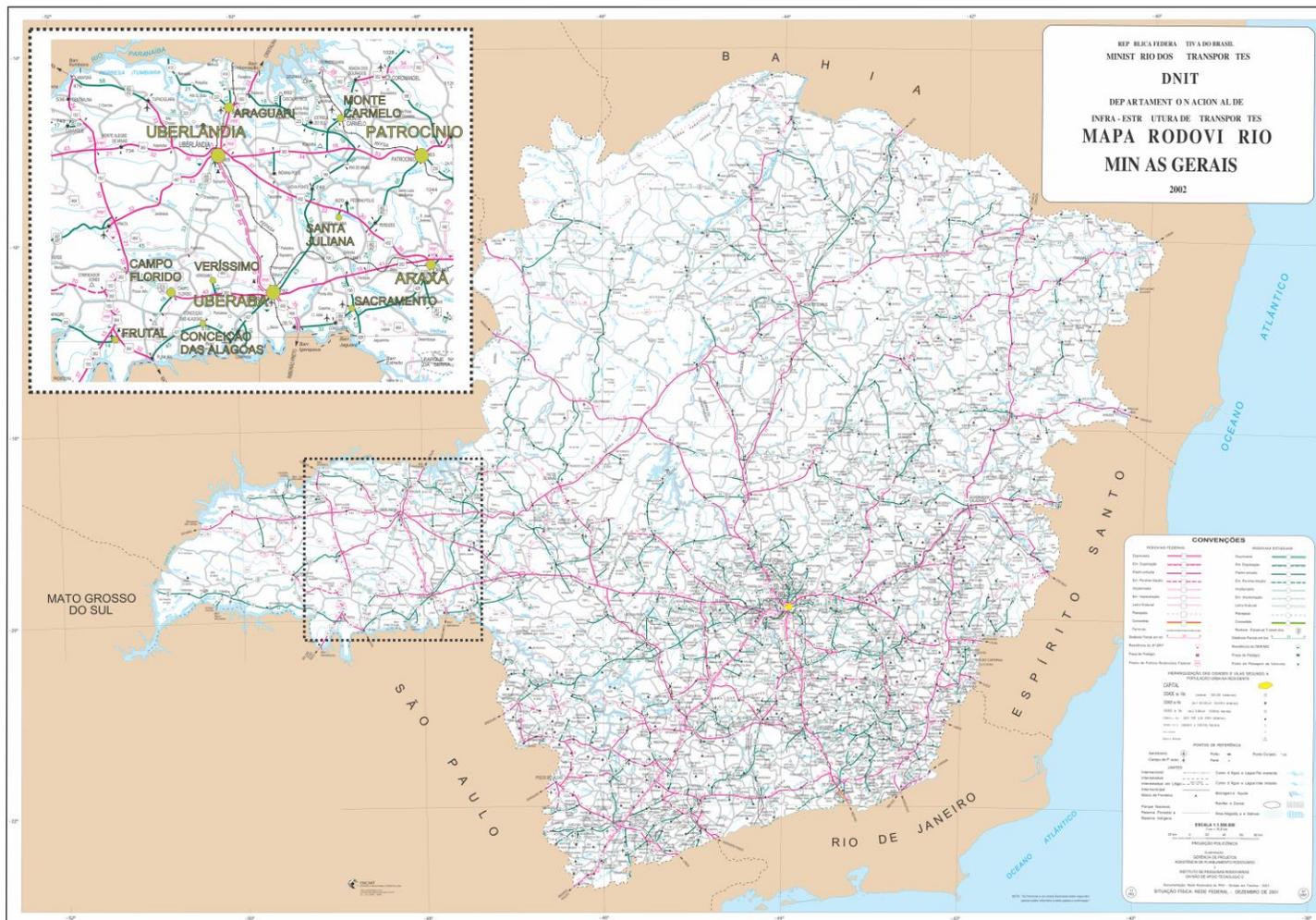
prestação de atividades terciárias, identificadas através da necessidade cotidiana de deslocamento de indivíduos para trabalho e estudo.

Além das ferrovias, os eixos rodoviários também influenciam as dinâmicas urbanas. No contexto nacional, as rodovias foram construídas, segundo Osorio (2019), com o intuito de: garantir integração do mercado consumidor, proporcionar maior capilaridade e atender à nova organização produtiva urbano-industrial. Esta conjuntura promove a conexão dos mercados internos, facilitando a "[...] integração econômica e divisão do trabalho dentro do território nacional, de forma a substituir os produtos que até então eram importados" (OSORIO, 2019, p. 87).

Segundo Murillo Marx (1980), a relação entre as rodovias e as vias da cidade é mais fluída quando comparada às linhas férreas. O motivo é o fato de vias expressas conectarem-se com os fluxos de vias urbanas, o que colabora, entre outros fatores, para a integração dos fluxos regionais e urbanos. Contudo, esta situação, em Uberaba-MG, transcende a noção básica de que vias expressas comportam fluxos intermunicipais e vias arteriais, coletoras e locais abarcam fluxos exclusivos da cidade. O fato é que as rodovias federais e estaduais passam pela cidade e as circulações municipais e intermunicipais confluem-se. A relação entre a malha rodoviária nacional e os municípios do Triângulo Mineiro é identificada no Mapa 02.

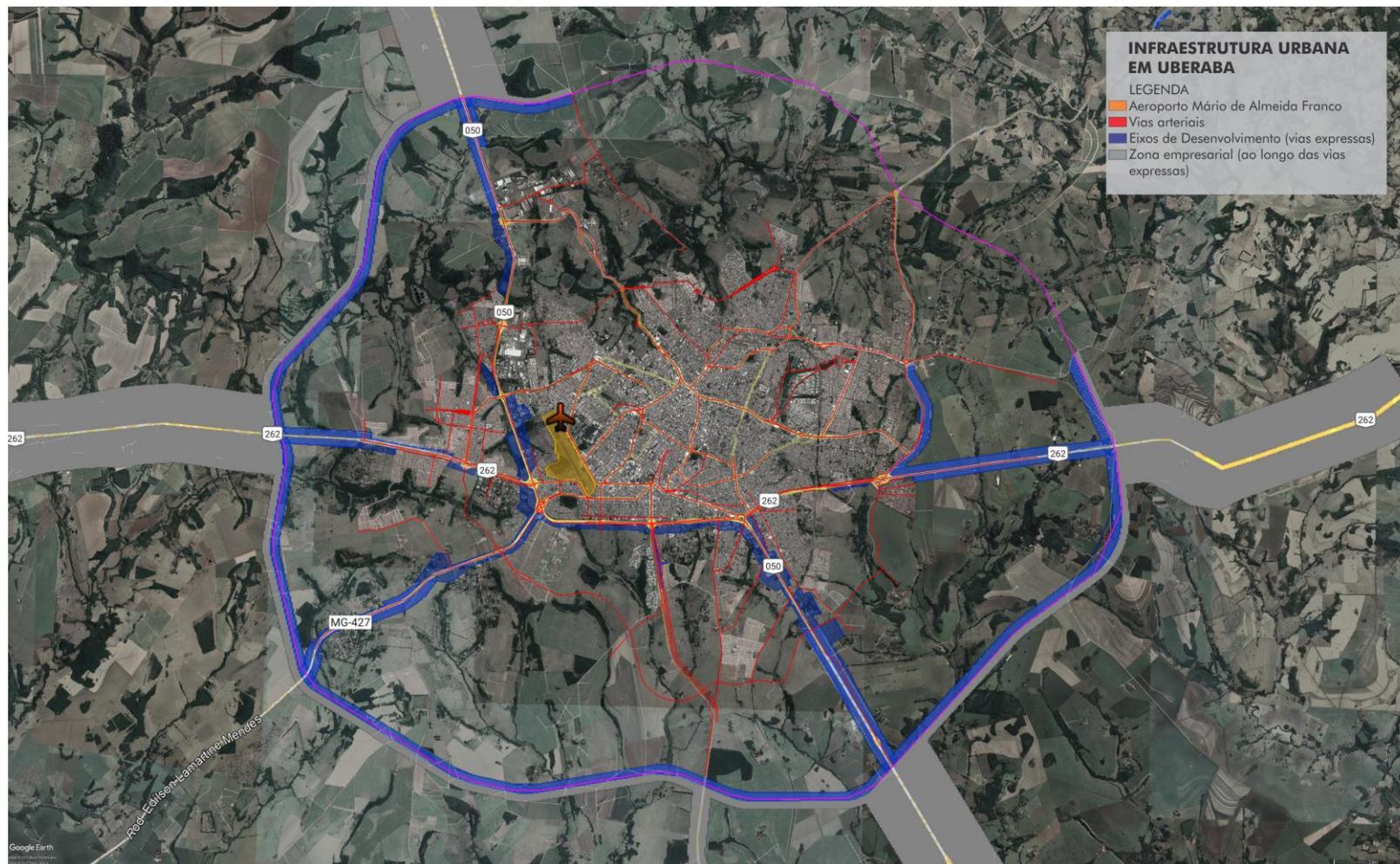
No Triângulo Mineiro, a concentração de rodovias ocorre, principalmente, na região de Uberlândia-MG, devido a seu constante crescimento populacional e industrial. As rodovias, portanto, foram implantadas no momento em que havia uma transição entre Uberaba e Uberlândia na dominação da área de influência dos municípios da região. As principais rodovias que abastecem o município de Uberaba são as rodovias federais (BR-050 e BR-262) e estaduais (LMG-798 e MG-427). À BR-050, compete a conexão entre o Triângulo Mineiro e os estados de Goiás e São Paulo, sendo responsável, além disso, por ligar Uberaba a Araguari e Uberlândia. A BR-262, por sua vez, conecta o interior do Triângulo Mineiro à Região Metropolitana de Belo Horizonte e, posteriormente, ao estado de Espírito Santo; é fundamental destacar a atuação desse eixo rodoviário no escoamento de mercadorias de exportação para o porto de Vitória (ES) (IBGE, 2020).

Mapa 2 - Mapa rodoviário de Minas Gerais, com destaque para trecho do Triângulo Mineiro



Fonte: DNIT, 2002, adaptado pela autora, 2022.

Mapa 3- Infraestrutura rodoviária e aeroportuária em Uberaba: Aeroporto Mário de Almeida Franco e Eixos de Desenvolvimento ao longo das BR-050 e BR-262



Fonte: autora (2021), adaptado do Macrozoneamento Urbano da Secretaria de Planejamento (SEPLAN, 2016), da Prefeitura Municipal de Uberaba (PMU).

Quanto a outros modais, segundo Osorio (2019), tanto Uberaba quanto Uberlândia foram beneficiadas com aeroportos de voos comerciais de grande porte, ambos inaugurados pelo Governo Federal em 1935. O Aeroporto, as rodovias e as vias arteriais estratégicas de Uberaba, podem ser verificados no Mapa 03.

A infraestrutura aeroportuária, a princípio, atrai poucos serviços em seu entorno, altamente especializados quanto a suas funções. A carga transportada é direcionada, facilmente, a outros meios de transporte, os quais conectam-se ao aeroporto por meio de infraestrutura rodoviária e viária e são, posteriormente, distribuídos pela cidade (MARX, 1980). Em Uberaba-MG, o processo de expansão, ao longo dos anos, aproximou o tecido urbano aos arredores do aeroporto, o que acarreta um conjunto de embates, relacionados à mobilidade urbana e a impactos de vizinhança – sobretudo quanto a geração de ruídos, além de conflitos pelo uso da terra. Segundo Osorio (2019), a presença dos modais de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo é relevante para a economia nacional e é responsável por transformar a região do Triângulo Mineiro em um nó logístico significativo para o mercado nacional.

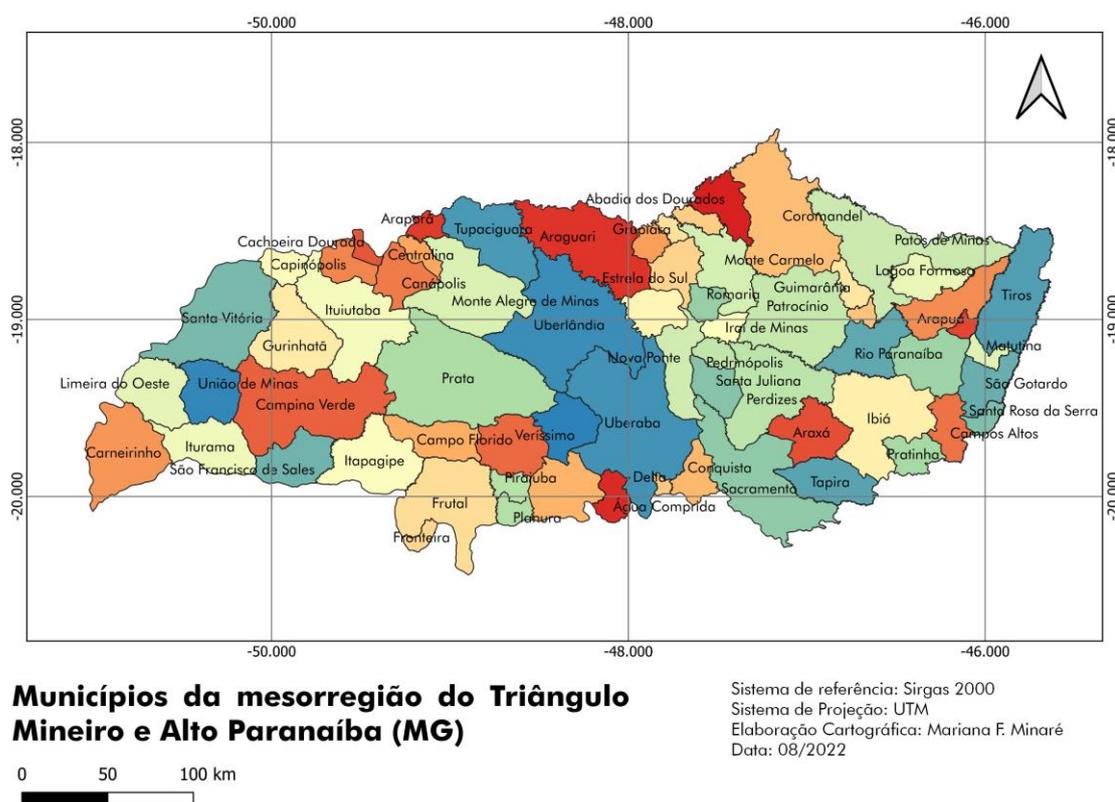
Osório (2019) avalia que a ascensão de Uberlândia-MG, em relação à antiga hegemonia de Uberaba-MG na mesorregião do Triângulo Mineiro, ocorre simultaneamente às migrações campo-cidade, verificadas, com maior intensidade, na primeira metade do século XX. As transformações dos espaços rurais e urbanos motivaram modificações na configuração da rede urbana, através de:

- a) consolidação e fortalecimento dos municípios da região do Triângulo Mineiro, no início do século XX. A constituição de outros municípios relevantes na rede urbana mineira evidencia a mudança das atividades produtivas do campo e da cidade e colabora para o enfraquecimento da hegemonia uberabense na região. O motivo é o fato de outras cidades, também abastecidas com infraestrutura regional, competiam com Uberaba quanto ao direcionamento de fluxos regionais e à implantação de atividades produtivas – como indústrias e serviços. Dentre os municípios consolidados nesse período têm-se: Araxá, Patrocínio, Estrela do Sul, Patos de Minas, Sacramento, Carmo do Paranaíba e Monte Carmelo; no entorno de Uberaba, despontam os municípios de Prata, Monte Alegre de Minas, Araguari, Frutal e Uberlândia (OSORIO, 2019);

- b) relevância da cidade de Uberlândia-MG na rede regional do Triângulo Mineiro em função da significativa convergência de fluxos advindos de rotas comerciais, estradas, linhas férreas, além da provisão de novas rodovias e da implantação de indústrias.

O Mapa 04 apresenta os municípios do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, dentre os quais podem ser observados aqueles que compõem, historicamente, a rede urbana da mesorregião: Uberaba, Uberlândia, Ituiutaba, Araguari e Araxá. Uberaba-MG, assim como Uberlândia-MG, concentra serviços significativos para a região, e exerce influência sobre cidades como Campo Florido, Delta, Veríssimo, Conquista e Nova Ponte (OSORIO, 2019).

Mapa 4 - Municípios da Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba



Fonte: produzido pela autora (2022), com base em dados disponibilizados pelo IBGE (2021).

As características geográficas e infraestruturais são responsáveis por organizar os municípios do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba na rede urbana e compor atributos particulares do processo de urbanização de cada um. Uberaba encontra-se nesta conjuntura. Podemos observar que o modal de transporte ferroviário valorizou o município de Uberaba no contexto regional entre o século XIX e o início do século XX. Após a mudança da cadeia

produtiva e do investimento concentrado, preferencialmente, na provisão de infraestrutura rodoviária, Uberlândia torna-se mais influente na rede urbana do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Tendo isso em vista, o crescimento da cidade de Uberaba – tanto territorial quanto demograficamente – estabelece relação com a infraestrutura ferroviária e rodoviária que a abastecem. Este panorama qualifica a cidade como um núcleo regional (IBGE, 2020).

Assim, a mudança da hegemonia de Uberaba no território do Triângulo Mineiro relaciona-se à preponderância do modal de transporte rodoviário sobre o ferroviário, à mecanização do campo, aos investimentos no setor secundário e ao aumento da especialização do setor terciário. Em decorrência disso, Uberlândia se destaca frente a Uberaba, em função do investimento em infraestrutura de comunicação e da valorização estratégica de sua localização em um entroncamento rodoviário composto por: BR-050 (liga Brasília [DF] – Santos [SP]), BR-365 (liga Monte Carlos [MG] – Santa Vitória [MG]), BR-497 ou MGC²-497 (liga Montes Carlos [MG] a Paranaíba [MG]), BR-455 ou MG-455 (liga Uberlândia [MG] a Planura [MG]) e BR-452 (liga Rio Verde [GO] a Araxá [MG]). Todavia, vale ressaltar que apesar de Uberaba-MG ter perdido sua hegemonia na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba para Uberlândia, a cidade permanece relevante no cenário regional, principalmente nos setores primário e terciário.

Em suma, podemos constatar que a localização da cidade de Uberaba no Triângulo Mineiro a insere nas dinâmicas regionais, apoiadas pelas estruturas de circulação ferroviária, aeroportuária e rodoviária. A urbanização das cidades que compõem a rede regional do Triângulo Mineiro ocorre, segundo Osorio (2019), simultaneamente à especialização no setor de serviços. Com isso, vamos analisar, na escala urbana, como as questões regionais levantadas anteriormente podem influenciar as dinâmicas da expansão de Uberaba e da localização das atividades tipicamente centrais. Tendo em vista a predominância da instalação de atividades de comércio e serviços no centro tradicional, vamos recorrer à pesquisa histórica de sua formação.

1.2 Panorama da formação e consolidação do centro de Uberaba-MG

A análise através da influência de Uberaba-MG na rede urbana é uma alternativa para superar uma visão exclusivamente demográfica que comumente caracteriza uma cidade de

² MGC é uma sigla referente a Rodovias Estaduais Coincidentes. Foi estipulada para substituir o antigo termo MGT, referente a Rodovias Estaduais Transitórias, de acordo com a Resolução nº 08, de 02/05/2006, do Conselho de Administração do DNIT (MINAS GERAIS, 2006).

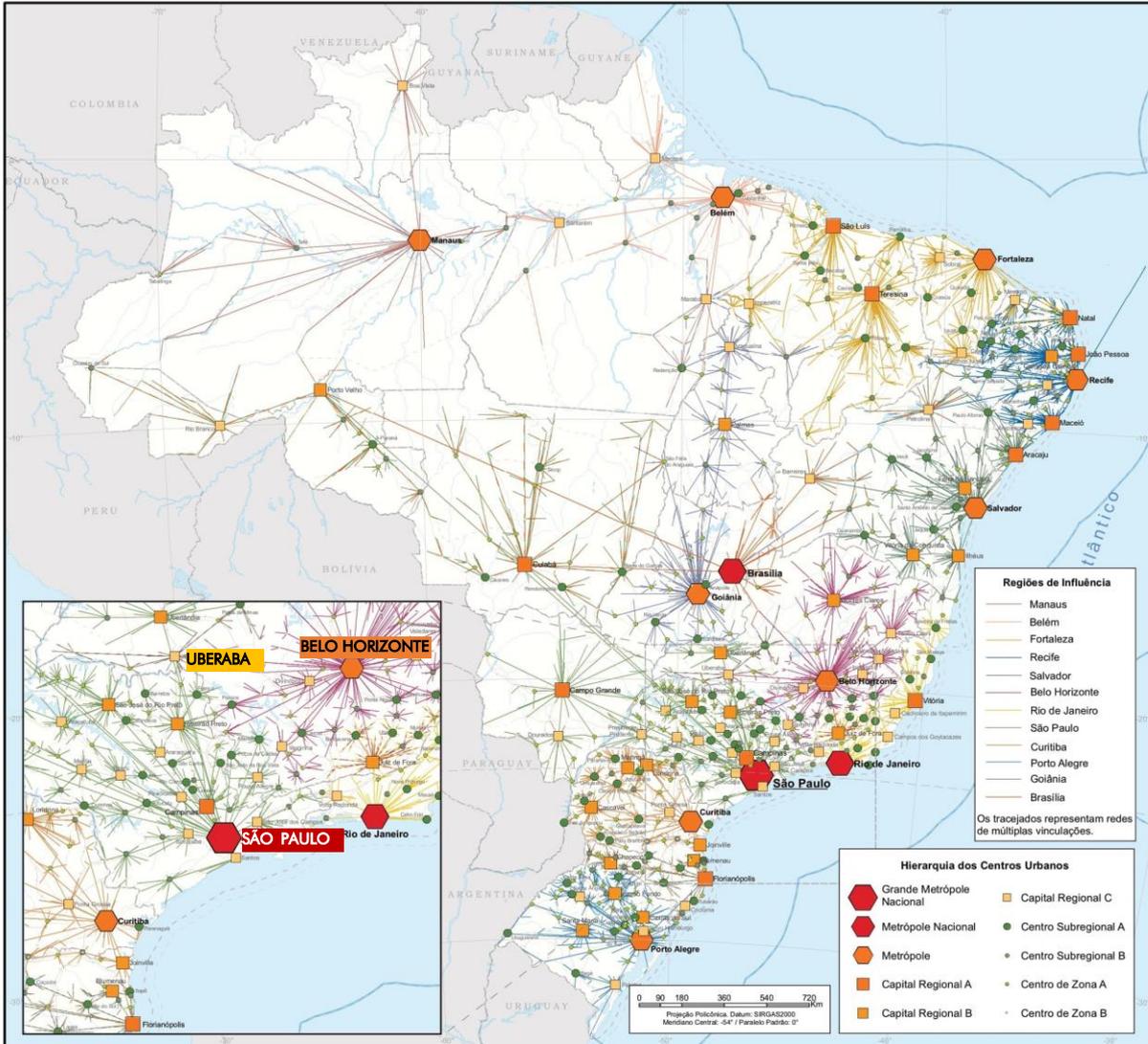
porte médio. Uberaba-MG porta-se, na hierarquia urbana definida pela publicação “Redes de Influências das Cidades” - REGIC (IBGE, 2020), como uma capital regional de categoria 2C, isto é, arranjo urbano de capacidade de gestão inferior à de uma metrópole, mas que ainda assim abrange área de influência regional. É classificada, também pelo IBGE (2020), como média concentração urbana, referente a municípios ou arranjos populacionais que contêm concentração populacional entre 100 mil e 750 mil habitantes. A capital regional C, especificamente, é constituída por municípios medianos, com cerca de 250 mil habitantes. Uberaba-MG tem vínculo com o Arranjo Populacional de Belo Horizonte-MG (metrópole de categoria 1C) e o Arranjo Populacional de São Paulo-SP (classificado como Grande Metrópole Nacional) – conforme demonstrado no Mapa 05.

A análise das cidades quanto a sua hierarquia e suas relações na rede urbana são complementares ao critério estatístico demográfico e colabora para compreender o porte das cidades com informações complementares aos aspectos de sua população. Segundo Sobarzo (2008), os dados populacionais de uma cidade podem trabalhar como indicadores de seus mecanismos internos, como o tamanho do mercado local, a infraestrutura urbana e a concentração de atividades. Contudo, tal inferência pode ocasionar generalizações indesejadas. Catelan (2012) estuda cidades médias conforme o contexto econômico em que estão inseridas, ao invés de compreendê-las somente a partir da classificação perante suas especificidades demográficas. Valoriza a caracterização da cidade por meio de suas atividades e funções, bem como de seus papéis desempenhados na escala regional.

Para Limonad e Costa (2015), a tecnologia permite a criação de novas redes de interação materiais e imateriais, alterando, conseqüentemente, hierarquias entre cidades. Assim, locais que não são considerados grandes centros urbanos são capazes de se conectar a fluxos globais (CATALÃO, 2015). Segundo o autor, as relações entre as cidades, nesse momento, independem da localização geográfica; em decorrência disso, formam-se centros e centralidades fora de grandes aglomerações urbanas (CATALÃO, 2015). Monclús (1998) afirma que a descentralização derivada de questões da estrutura urbana e do avanço da tecnologia, amparadas pelas dinâmicas dos meios de transporte regional, proporcionam um intercâmbio entre as escalas territoriais. Catelan (2012) reforça a importância de repensar a hierarquização dos espaços urbanos, uma vez que as lógicas das escalas local e regional não

bastam para explicar as dinâmicas de cidades menores, que não fazem parte de regiões metropolitanas.

Mapa 5- Relações de Uberaba com outros municípios brasileiros, com destaque para as metrópoles de Belo Horizonte e São Paulo



Fonte: Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, Regiões de Influência das Cidades (IBGE, 2007), In: REGIC (IBGE, 2020).

Sobarzo (2008) avalia que a caracterização das diferentes cidades que compõem a rede urbana brasileira deve transcender questões populacionais e abarcar, também, outras conjunturas, dentre economia, infraestrutura, centralidade, controle das finanças, volume de atividades econômicas, grau de urbanização e qualidade de vida. Assim, observar as cidades através da perspectiva do desenvolvimento regional é uma estratégia que o autor indica para definir a morfologia do sistema urbano e evitar conceituações abrangentes e inadequadas.

Além disso, é importante considerar, ao estudar uma cidade, a região do país onde se localiza e como ocorreu seu processo de urbanização. Para Sobarzo (2008), a classificação da cidade como “médio porte” pode se alterar conforme a escala de análise, isto é, regional, estadual e nacional. Com isso, cidades com a mesma concentração populacional podem se dispor, na rede urbana, de formas distintas (SOBARZO, 2008).

As circulações que a cidade direciona para si ou para outras cidades do entorno são importantes para compreendê-la. Sobarzo (2008) denomina “relações horizontais” aquelas que uma cidade desempenha interna e externamente – a última, em relação aos municípios de sua área de influência direta. Esta situação resulta em fluxos para acessar serviços que a cidade média presta à região. Há, dessa forma, deslocamentos periódicos, ou mesmo cotidianos, para acessar equipamentos de saúde, educação e serviços públicos – além de serviços e comércios especializados (SOBARZO, 2008). Sposito *et al.* (2007), também avalia esses deslocamentos para compreender tal conectividade através da lógica das distâncias percorridas para consumo de bens e serviços e para relações estabelecidas entre cidades médias e espaços urbanos de maior abrangência, no tocante à circulação de mercadorias.

O mercado regional é, para Sposito *et al.* (2007), o responsável por criar a área de influência que cidades médias exercem em relação a seu entorno, sendo, neste caso, a proximidade um fator fundamental, uma vez que possibilita menor tempo de deslocamento para os consumidores acessarem bens e serviços. Estas articulações entre cidades distintas são marcadas por “continuidade territorial” (SPOSITO *et al.*, 2007). Catelan (2012) também ressalta o mercado regional – entendido a partir da área de influência das cidades – para ponderar o contexto de relações estabelecidas por cidades médias, as quais, por conseguinte, polarizam outras de menor porte, em função do acesso a bens e serviços. Por exemplo, devido a seu papel regional – reforçado pela confluência de rodovias – Uberaba atrai universidades públicas e privadas, equipamentos de âmbito regional, indústrias e investimentos estatais e privados, além de orientar a circulação regional cotidiana – destinada ao escoamento de produção agrícola e industrial e ao trabalho em atividades terciárias.

Além disso, Sobarzo (2008) destaca que os mercados consumidores distantes de cidades médias acarretam interferências sobre a produção e consumo da própria cidade, a partir de novas formas imobiliárias, vistas através de moradia, consumo e lazer. Simultaneamente a isso, o consumo de bens e serviços à distância também ocorre em cidades médias, através da

ação de agentes econômicos e políticos na oferta de produtos mais baratos e acessíveis. Assim, cidades médias estabelecem relações com outras cidades de mesmo porte e, inclusive, superiores quanto à hierarquia urbana. Isso compõe uma rede de fluxos múltiplos, caracterizada por “descontinuidade territorial” (SPOSITO et al., 2007). Nesse sentido, a proximidade com eixos de infraestrutura de circulação – referente a fluxos materiais – é imprescindível para conectar cidades médias à cadeia produtiva.

Sobarzo (2008) afirma que as relações que cidades médias estabelecem atualmente superam a proximidade territorial e abrangem municípios distantes, culminando em "descontinuidade territorial", isto é, "fluidez territorial", estabelecida a partir de longos eixos de circulação. Destaca, ainda, que cidades médias se portam como nós de articulação entre o âmbito local e nacional e constroem eixos de organização do território a partir de redes urbanas.

Tavares (2020) reconhece a importância da provisão de infraestrutura na composição do espaço urbano e na determinação de suas formas de produção. A infraestrutura é uma das responsáveis por diferenciar o espaço urbano do rural – a partir dos fluxos de mercadorias, pessoas e informações – e definir a divisão do trabalho. A provisão de infraestrutura configura o modelo de rede, desencadeando circulações com pontos de encontro e configurando, por conseguinte, relações de hierarquia e centralidade (TAVARES, 2020).

Através dessas referências, pretende-se, com base em dados sobre demografia e redes de influência, retratar Uberaba-MG a partir de seu papel regional, de forma a superar a visão quantitativa de concentração populacional a partir da ótica qualitativa das trocas estabelecidas na rede urbana. Estas qualificam a cidade como mais relevante e atrativa – em comparação a outros centros urbanos da região – e podem interferir na concentração de atividades no centro tradicional de Uberaba.

A conjuntura regional na qual Uberaba-MG se insere é responsável pela geração de fluxos regionais cotidianos, que podem interferir na oferta, concentração e localização de atividades terciárias na cidade, instaladas, histórica e predominantemente, no centro. Este processo de regionalização do cotidiano é compreendido por Sposito (2001, apud CATELAN, 2012) perante a divisão social do trabalho. Para Catelan (2012), com a ampliação da complexidade de suas dinâmicas, as cidades passam a estabelecer novas funções urbanas, uma vez que “[...] a ampliação do comércio e dos serviços públicos e privados passa a gerar ou reforçar atividades que podem redefinir os papéis das cidades nas redes às quais elas são articuladas” (CATELAN, 2012, p.17).

A regionalização do cotidiano, para Reis Filho (2006) forma-se através da associação entre questões econômicas e o processo de dispersão do tecido urbano. Isto é, a mudança do padrão de vida dos habitantes, somada à maior mobilidade urbana possibilita que a população organize suas atividades diárias em escala metropolitana. Assim, são difundidos, nos núcleos periféricos da metrópole, modo de vida e de consumo metropolitanos (REIS FILHO, 2006). O fenômeno da “metropolização” dialoga com este processo, em outra escala territorial. Lencioni (2013) o caracteriza a partir da transformação do cotidiano da população, a qual passa a adotar modo de vida metropolitano, em contexto no qual não há configuração espacial de regiões metropolitanas. Tal situação é alcançada a partir de eixos de transporte e comunicação e pode constituir tecido urbano disperso, marcado pelo aumento do tempo de deslocamento e intenso tráfego de veículos em movimento pendular, entre casa e trabalho (LENCIONI, 2013).

Após traçarmos esse panorama, geramos subsídios para a avaliação de como essa conjuntura, intrínseca à história de Uberaba-MG, dialoga com a localização das atividades terciárias. Para isso, vamos discorrer sobre a formação e estruturação do centro ao longo dos anos, de forma a contribuir para a articulação entre a expansão do tecido urbano, a localização de atividades tipicamente centrais, o planejamento urbano e o papel da cidade na escala regional.

A formação do Triângulo Mineiro ocorre a partir da consolidação de arraiais, dentre os quais destacamos o Arraial da Capelinha – primeira denominação dada à atual cidade de Uberaba – estabelecido por volta do ano de 1808 (LOURENÇO, 2005). Lourenço (2005) compreende “arraiais” como núcleos territoriais de bairro, isto é, uma espacialização cêntrica das relações sociais derivadas de práticas comerciais e atividades religiosas. A fundação de capelas é identificada como fator responsável por criar um grupo de vizinhança no espaço, a princípio rural, o qual se manifesta como um ponto de convergência da população local (LOURENÇO, 2005). Exemplo disso é a Igreja da Matriz, ou Igreja do Sagrado Coração de Jesus, como é conhecida atualmente, demonstrada, a partir da imagem histórica da Figura 03. Foi a primeira construção religiosa da cidade e organizou-a, inicialmente, a partir do Largo da Matriz, ao redor do qual se consolidou a moradia da elite uberabense no início do século XIX. A população de renda inferior, por sua vez, residia ao longo da Rua Direita, que cruza

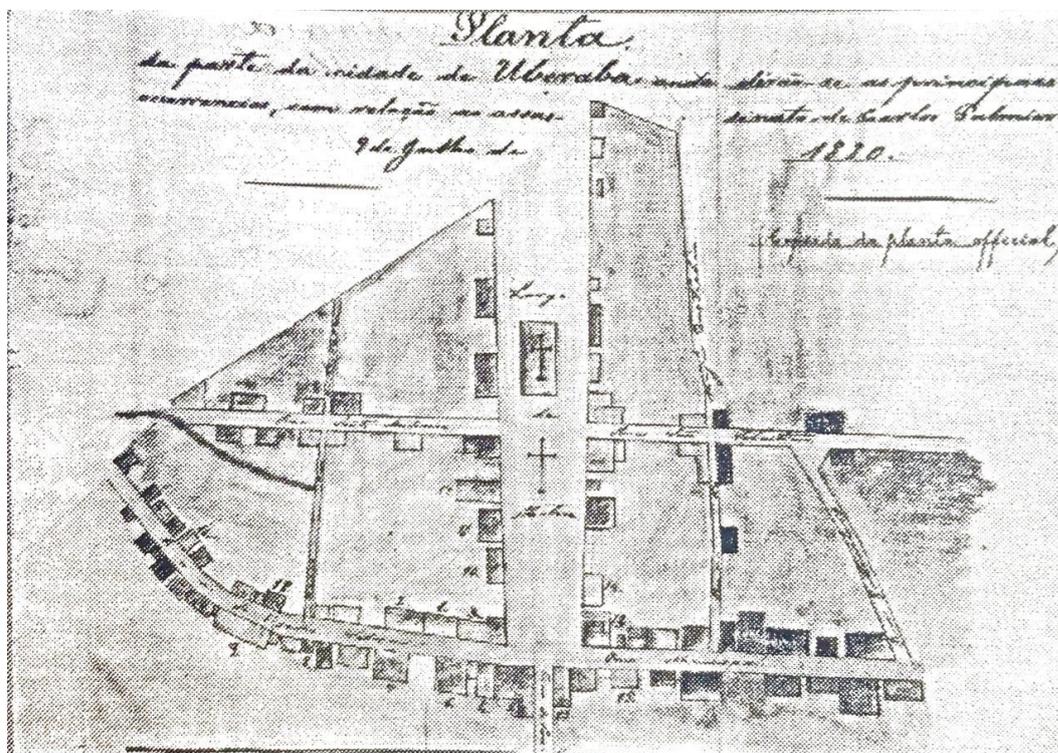
transversalmente o Largo (LOURENÇO, 2005), como pode ser observado na planta que consta na Figura 04.

Figura 3- Praça Rui Barbosa, Praça da Matriz, entre os anos de 1859 a 1889



Fonte: Arquivo Público Mineiro (APM, [entre 1859 e 1889]). Disponível em: www.uberabaemfotos.com.br. Acesso: 26 mai. 2022.

Figura 4- Planta do centro de Uberaba em 1880



Fonte: APU (1880, apud LOURENÇO, 2005).

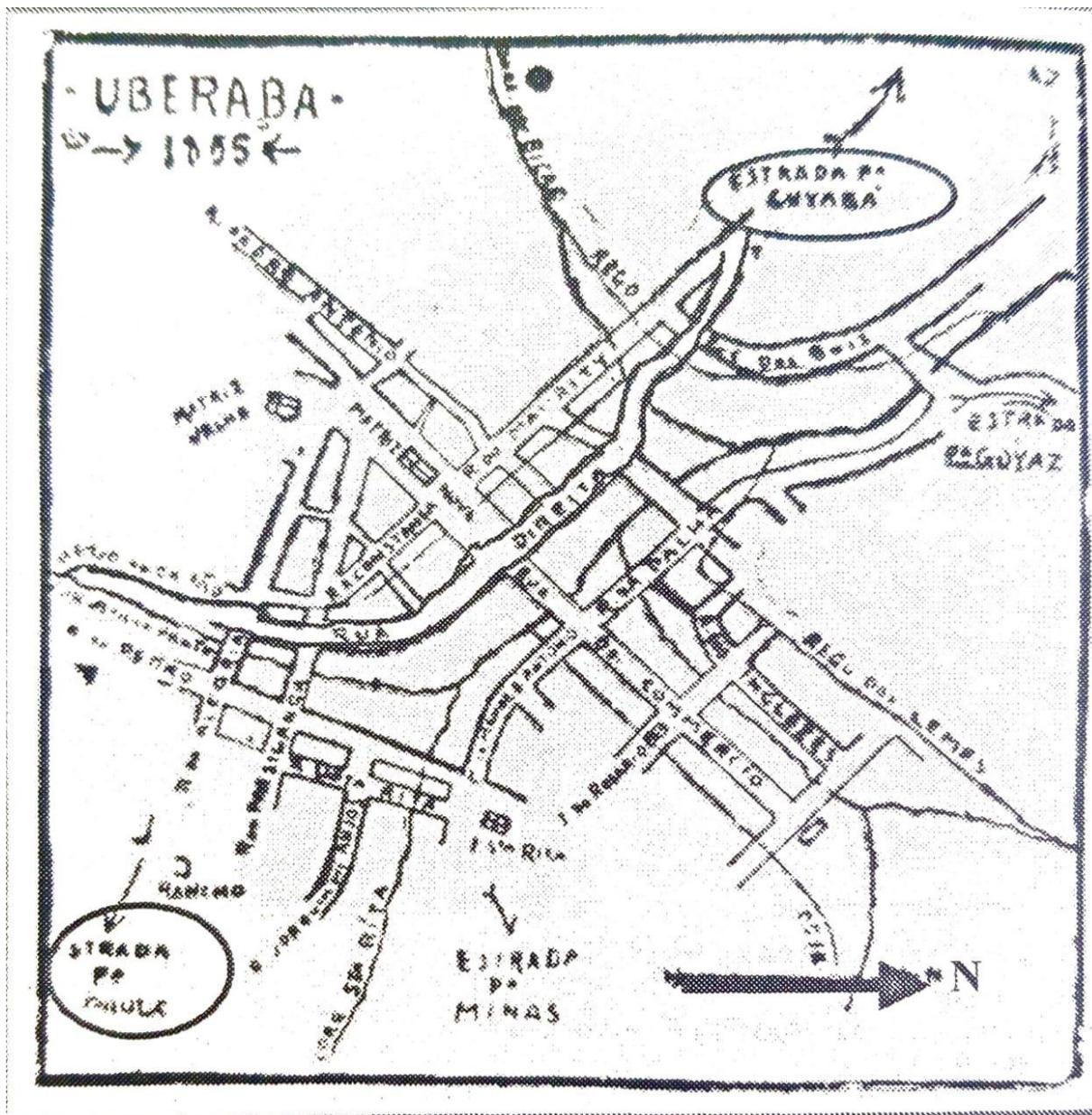
Uma vez estabelecido o arraial, as interações sociais passaram a estimular o desenvolvimento econômico local. Este, inicialmente, foi promovido por meio de festas religiosas, as quais traziam, para a área, fazendeiros do entorno que dispunham de dupla moradia e permaneciam em suas casas no arraial durante os dias santos. Isso, conseqüentemente, aproximou a religião da mercancia, introduzindo o comércio nos arraiais (LOURENÇO, 2005).

Desde esse momento, a vila de Uberaba consolida-se nas redes mercantis que envolvem demais vilas e cidades dos estados de Goiás, São Paulo e, também, do leste de Minas Gerais. A comunicação entre estes locais pode ser observada através da Figura 05, que demonstra como Uberaba-MG, em 1855, comunicava-se com os estados de Goiás e São Paulo, através do que é demonstrado, à nordeste, como “Estrada para Cuiabá” e, à sudoeste, “Estrada para São Paulo”.

Paralelamente às práticas comerciais, é notável a importância do setor primário da economia na cidade, sobretudo no que diz respeito à pecuária. Esta prática, consolidou o poder das oligarquias rurais – através do coronelismo, no período imperial – as quais, ao longo dos séculos XVIII e XIX, também dominavam o comércio e decisões políticas locais (FONSECA, 2014). Ademais, os interesses comerciais na região, identificados, sobretudo pelo comércio de gado, consolidaram Uberaba como centro abastecedor e incentivaram a provisão de infraestrutura de circulação regional (FONSECA, 2014; MARX, 1980).

As atividades comerciais colaboraram – e ainda colaboram – para a relevância regional de Uberaba-MG, uma vez que a inserem no mercado regional e nacional. Conseqüentemente, requisitaram a construção de novas infraestruturas de circulação e foram importantes para aumentar a capacidade de influência de Uberaba-MG em relação a seu entorno, justamente devido à conectividade que tais eixos de transporte proporcionam. Assim, notamos uma associação entre a rede mercantil e a construção de estradas: Uberaba-MG, devido ao fato de estar localizada no entroncamento de estradas, participa da rede mercantil regional; ao mesmo tempo, por fazer parte do comércio regional, a cidade estimula a construção de novos eixos de circulação, que viabilizem sua conexão a outras cidades e novos mercados consumidores.

Figura 5- Planta de Uberaba em 1855, com destaque para as estradas que a inserem no contexto regional



Fonte: TOTI (1987, apud LOURENÇO, 2005).

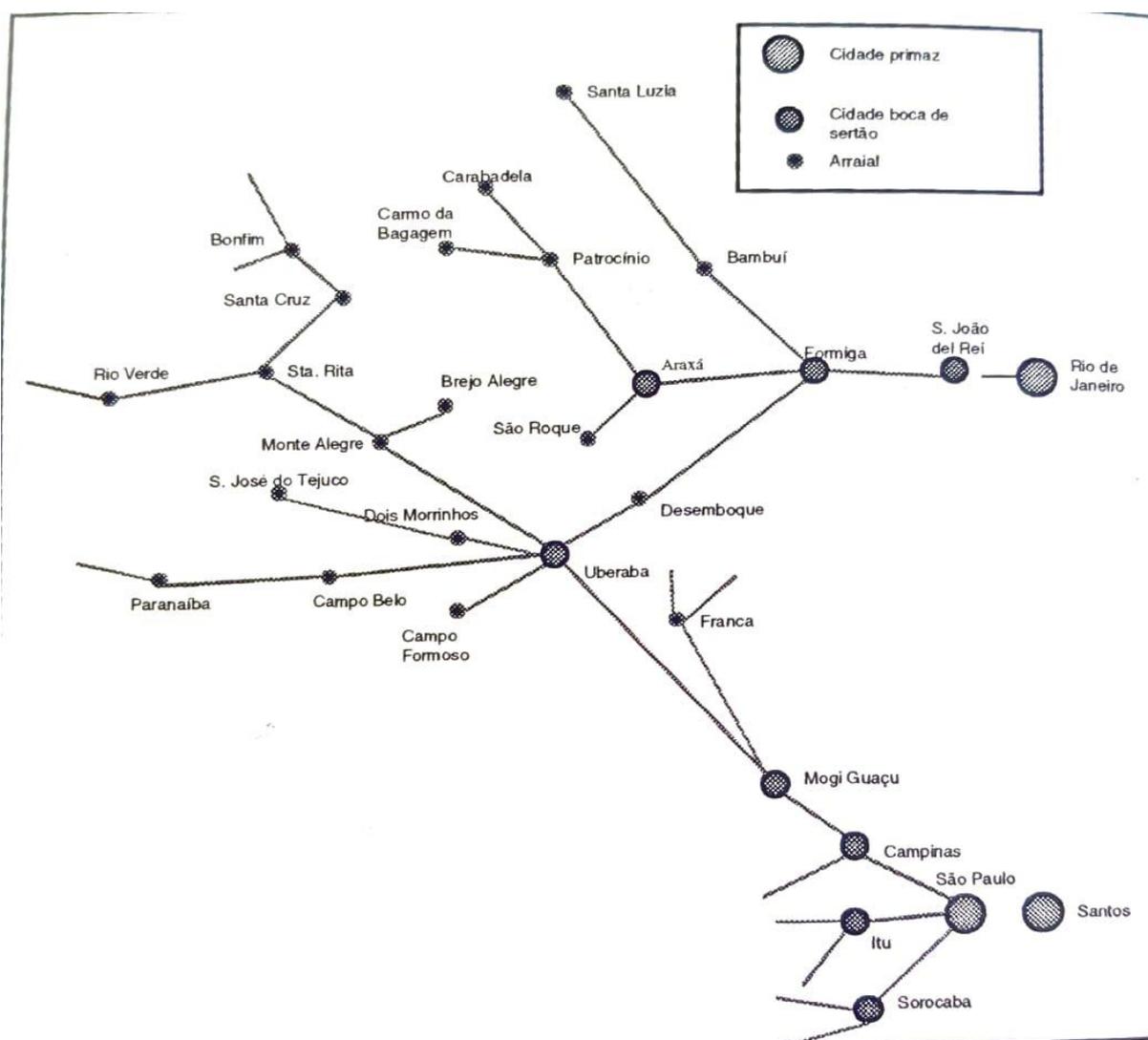
No início dos anos 1800, período da consolidação do arraial de Uberaba-MG, o comércio dividia-se, segundo Lourenço (2005), em duas modalidades:

- a) comércio em tempo integral, caracterizado pelo alcance espacial mínimo – isto é, quantidade de consumidores e demanda que justifiquem o comércio permanente;
- b) comércio esporádico, em situações de alcance máximo, no qual os possíveis consumidores localizam-se em áreas distantes. O alcance espacial máximo é atingido em virtude da localização estratégica dos arraiais da região do Triângulo Mineiro, principalmente de Uberaba-MG, inserida em pontos de confluência de rotas mercantis

da época, traçadas, principalmente, entre de São Paulo, Goiás e São João Del Rei – a qual advinha da capital do Brasil Império, Rio de Janeiro (LOURENÇO, 2005).

Estes nós constituídos a partir da intersecção das rotas mercantis foram fundamentais para promover o desenvolvimento dos arraiais e vilas do século XIX. Uberaba-MG mostrava-se parte integrante desta rede, o que colaborou para seu desenvolvimento econômico; dialogava, indiretamente, com as cidades de Rio de Janeiro-RJ e São Paulo-SP – bem como outros núcleos urbanos do noroeste paulista. As relações diretas e indiretas são demonstradas na Figura 06.

Figura 6- Intersecção das redes de circulação no noroeste paulista e no oeste mineiro em 1840



Fonte: LOURENÇO, 2005.

A posição de Uberaba como rota é reforçada no período da Guerra do Paraguai (1865-1870), momento em que a cidade se torna entreposto de passagem obrigatório rumo ao então denominado estado do Mato Grosso (ainda não subdividido), através da Estrada Real (LOURENÇO, 2005). Assim, nessa época, o município, ainda marcado por traços predominantemente rurais, destacava-se, também, como centro urbano comercial (FONSECA, 2014). As características geográficas, territoriais e regionais de Uberaba colaboraram para a consolidação do espaço urbano e das atividades que ele comporta. Com isso em vista, partiremos para a análise da história da formação da cidade a partir de seu centro, com destaque para a localização das atividades terciárias e a formação e expansão do tecido urbano.

1.3 Transformações no tecido urbano consolidado

O desenvolvimento das atividades mercantis e produtivas de Uberaba no século XIX induziu a consolidação da cidade através do comércio e da agropecuária, que atendem a demandas regionais. A partir disso, o estudo da evolução do tecido urbano será acompanhado pela compreensão das transformações do centro no que diz respeito à infraestrutura e às funções que comporta. O entendimento sobre as dinâmicas do centro é importante para avaliar como elas dialogam com: a provisão de infraestrutura na cidade, o crescimento do tecido urbano e a relevância regional de Uberaba.

O que temos a destacar é que a infraestrutura de circulação regional do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba coloca, historicamente, Uberaba como uma cidade de influência regional. Tal condição possibilita que o tecido urbano incorpore atividades derivadas de funções regionais e concentre comércios e serviços em larga escala. Nesta seção, analisaremos como o papel regional de Uberaba, consolidado no século XIX colaborou para a disposição de atividades terciárias na cidade ao longo do século XX, relacionando-a à provisão de infraestrutura e ao processo de expansão do centro.

Historicamente, a constituição do centro de Uberaba-MG parte da locação das primeiras indústrias, criadas por imigrantes (NABUT, 1978, apud SILVEIRA, 2015). Mesmo já sendo participante da rede mercantil nacional durante o século XIX – devido à produção agropecuária e mercantil – no âmbito urbano, os primeiros estabelecimentos comerciais são construídos durante o início do século XX, principalmente ao longo da R. Arthur Machado (Figura 07) – construída no final do século XIX.

Figura 7- Rua Arthur Machado atualmente

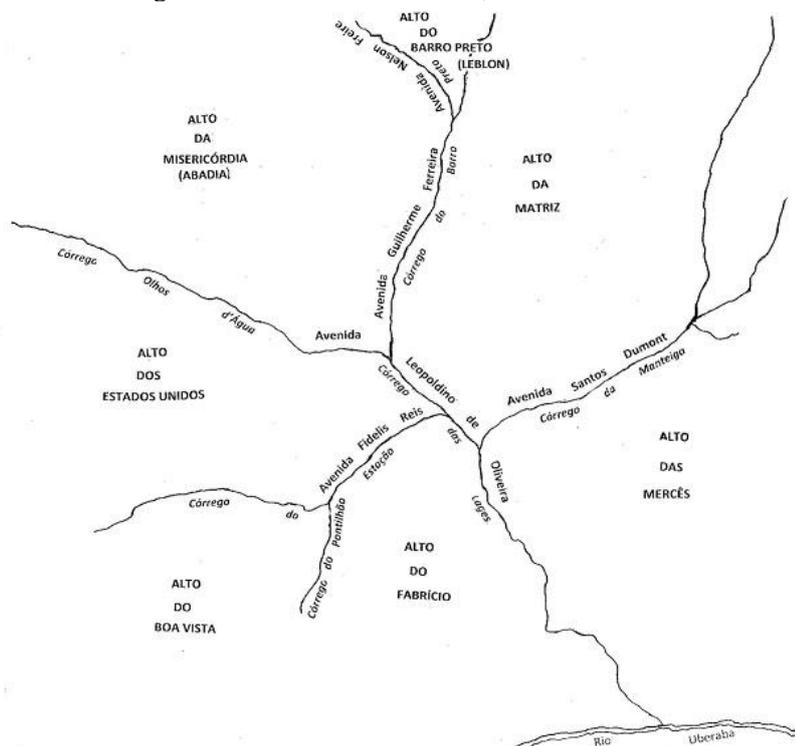


Fonte: autora (2022).

De acordo com Murillo Marx (1980), a cidade brasileira é caracterizada pela implantação, majoritariamente, em terrenos acidentados; quanto ao traçado, quando se diz “irregular”, significa a adaptação do desenho urbano, isto é, ruas, lotes e esquinas, às questões fundiárias e topográficas. Como resultado, tem-se um conjunto heterogêneo de quadras e vias públicas (MARX, 1980). Este traçado é identificado na cidade de Uberaba, a qual desenvolve-se a partir do centro, situado entre 7 colinas, permeadas por córregos afluentes do Rio Uberaba em seus fundos de vale (Figura 08), identificadas por:

- a) Alto da Matriz - correspondente ao início da ocupação urbana;
- b) Alto do Barro Preto (bairro Leblon);
- c) Alto da Misericórdia (bairro Abadia);
- d) Alto dos Estados Unidos;
- e) Alto do Boa Vista;
- f) Alto do Fabrício;
- g) Alto do Mercês.

Figura 8- Uberaba do século XX, com as 7 colinas.



Fonte: Arquivo Público de Uberaba (2018).

Posteriormente, ao longo do século XX, é realizada a canalização destes córregos, vinculada à construção de avenidas estruturais. Esta situação é exemplificada a partir do processo de canalização do Córrego das Lajes (Figura 09) em 1937 – situado abaixo da Av. Leopoldino de Oliveira – e de seu posterior tamponamento, na década de 1970. A via é criada em 1928, a partir da desapropriação de área para o arruamento, segundo a publicação “Do Córrego da Lage à Av. Leopoldino de Oliveira, do Informativo Arquivo” (1997)³. O Córrego do Barro Preto (Figura 10), presente sob a Av. Guilherme Ferreira e a Av. Nelson Freire, teve sua canalização iniciada em 1938, e tamponamento, igualmente, nos anos 1970. A Av. Santa Beatriz (registrada sob esta denominação conforme o dec. nº 2.649 de 11/10/1976) tem seu curso d’água canalizado e tamponado em 1979, concomitantemente à canalização do Córrego da Manteiga (Figura 11), na Av. Santos Dumont. Esta via é construída, em 1945, como um prolongamento da Av. Leopoldino de Oliveira (DO CÓRREGO..., 1997)⁴.

Após a década de 1980, novas obras são realizadas nos seguintes cursos d’água:

³ As informações sobre as construções das avenidas estruturais das cidades bem como as canalizações dos córregos foram extraídas do “Catálogo Seletivo do Departamento Fotográfico do Arquivo Público de Uberaba” (2001) e do Informativo Arquivo intitulado “Do Córrego da Lage à Avenida Leopoldino de Oliveira” (1997), sendo o primeiro de autoria Arquivo Público de Uberaba – órgão da Prefeitura Municipal de Uberaba – e o segundo, sem autoria identificada

⁴ Do Córrego da Lage à Avenida Leopoldino de Oliveira. Informativo Arquivo, março de 1997.

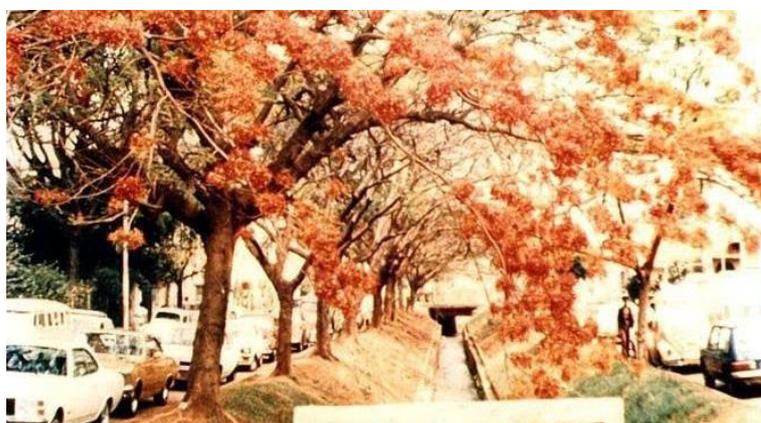
- a) Córrego do Pontilhão, sob a Av. Henrique Castejon, construída simultaneamente ao processo de canalização. Tal procedimento ocorre no início dos anos 1990, a partir de galerias subterrâneas fechadas. A nomeação da avenida é especificada a partir do decreto municipal nº 1.556, de 10 de setembro de 1992;
- b) Canalização do Córrego dos Carneiros (entre os bairros Lourdes e Antônio Barbosa). Operação iniciada em 2020, ainda inconclusa (ROSA, 2020);
- c) Canalização do Córrego da Manteiga (trecho da Av. Pedro Salomão) (CANALIZAÇÃO..., 2016);
- d) Canalização do Córrego da Av. Odilon Fernandes. A avenida foi construída anteriormente à década de 1970, com base nos dados do decreto de nomeação do logradouro público nº 483 de 25 de janeiro de 1973.

Figura 9- Córrego das Lajes canalizado, no século XX



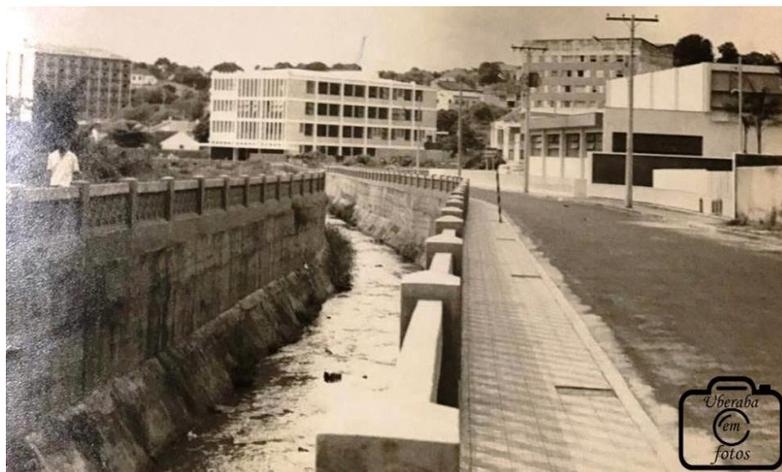
Fonte: Uberaba em Fotos, Arquivo Público de Uberaba (APU, s.d.).

Figura 10- Canalização do Córrego do Barro Preto, na Av. Guilheme Ferreira, no século XX



Fonte: Uberaba em Fotos, Arquivo Público de Uberaba (APU, s.d.).

Figura 11- Córrego da Manteiga, canalizado na Av. Santos Dummont, no século XX



Fonte: Uberaba em Fotos, Arquivo Público de Uberaba (APU, s.d.).

Observa-se que as obras de canalização iniciadas a partir da década de 1970 envolviam córregos da área central e eram justificadas a partir da adaptação das vias para o trânsito de veículos. Em momentos mais recentes, a canalização ocorre em novas vias, aplicando a mesma lógica da urbanização dos anos 1970 na expansão do viário do século XXI. O centro de Uberaba é constituído a partir do apagamento das águas, devido ao predomínio da infraestrutura viária. Tal situação está desconectada de estratégias contemporâneas de saneamento e de preservação ambiental e opera a partir de medidas paliativas para contornar os problemas de drenagem urbana, uma vez que mesmo após o aumento da largura do leito carroçável os alagamentos persistem. Com isso, problemas urbanos vinculados à mobilidade e à drenagem permanecem. Assim, desde a década de 1970, Uberaba não se insere no debate de cheias perante a ótica ambiental e aplica medidas tradicionais de drenagem urbana, identificadas a partir da ampliação da calha trafegável de avenidas estratégicas, vinculadas à inserção de galerias subterrâneas, para acúmulo do excedente de águas pluviais.

Após os anos 2000, em decorrência das constantes inundações, provocadas, sobretudo, pela ocupação das margens dos principais córregos da cidade, o Plano Diretor (Lei Complementar nº 359/2006) visa a ampliação da Capacidade do Sistema de Macrodrenagem da bacia do Córrego das Lajes. O Plano prevê a adequação de galerias pluviais subterrâneas posicionadas nas vias: Av. Leopoldino de Oliveira, Av. Guilherme Ferreira, Av. Dr. Fidélis Reis e Av. Santos Dummont. Essa iniciativa originou o Projeto Água Viva I (2008-2015) e II (2015-2016). Nesse processo, as obras foram arcadas pela Prefeitura Municipal de Uberaba -

Figura 12- Cine Metrópole e Grande Hotel (centro)



Fonte: autora (2022).

PMU - e pelo Programa de Aceleração do Crescimento - PAC I e II (FERNANDES SILVA, M.; DINIZ MARTINS, P.; BRIGLIADORI, F, 2014).

Concomitantemente às obras de infraestrutura em Uberaba, entre as décadas de 1940 e 1980, inicia-se o processo de verticalização da cidade. Exemplo disso é a construção de um de seus primeiros edifícios: o Cine Metrópole e o Grande Hotel (Figura 12), na Av. Leopoldino de Oliveira. Nesse período, Silveira (2015) destaca a construção de prédios voltados à habitação, caracterizados por uso misto, com comércio funcionando em seus pavimentos térreos. Segundo o autor, “habitar no centro era sinônimo de estar próximo ao local de trabalho e de tudo aquilo que se precisava, dispensando carros, garagens e estacionamentos” (SILVEIRA, 2015, p.119).

Podemos observar que as obras de infraestrutura decorrentes da canalização dos córregos do centro associam-se à verticalização da cidade através da qualificação de novos eixos atividades de comércio e prestação de serviços, com maior densidade populacional. O motivo é a valorização do espaço central, devido aos atrativos que continha, dentre os quais destacamos a proximidade a diferentes funções, dispensando longos deslocamentos, o que justificava, em meados do século XX, o desejo de habitar na área central.

Anos depois, com a expansão do comércio para além das ruas tradicionais, ocorreu a substituição de antigas habitações por comércio local. Nesse período, dissemina-se a popularização do automóvel como meio de transporte urbano, incentivando a abertura de novas vias e de empreendimentos comerciais automotivos (SILVEIRA, 2015). Segundo

Vargas (2020), as atividades do setor terciário acarretam o deslocamento de pessoas, bens e serviços; as demandas locacionais ditam o movimento dos fluxos urbanos (VARGAS, 2020). Com isso, as dinâmicas do crescimento do tecido urbano de Uberaba-MG, além de estruturadas em função da conjuntura regional, desenvolveram-se sob a influência da localização das atividades terciárias, tipicamente concentradas no centro.

Empreendimentos de lazer também se consolidaram nessa época, em meados do século XX, entre eles:

- a) Cine Teatro São Luiz – atualmente transformado em uma loja;
- b) Cine Teatro Vera Cruz – o qual permanece em funcionamento;
- c) Cine Metrópole – atualmente fechado e desativado. Como já mencionado anteriormente, continha uso misto e operava no pavimento térreo do Grande Hotel, também fechado.

Esses equipamentos de recreação posicionavam-se próximos a espaços públicos ou em locais de fácil acesso, a partir das principais vias da cidade. Um exemplo disso é a Praça Rui Barbosa – localizada no antigo Largo da Matriz – que continha, em suas adjacências: Jockey Clube, Cine Teatro São Luís, Cine Polytheama, além de restaurantes e bares (SILVEIRA, 2015). No presente, estes usos de lazer do entorno da praça, bem como as habitações da antiga elite, foram adaptados para comportar instituições, comércios e serviços locais.

Na década de 1950, constitui-se uma concentração de comércios e serviços no bairro São Benedito (SILVEIRA, 2015), localizado adjacente ao centro. O motivo é a presença do Terminal Rodoviário, responsável por suscitar a aglomeração de atividades diversas, as quais se estendem e conectam-se ao centro na forma de um eixo comercial. Tal consolidação explica-se a partir da articulação entre infraestrutura viária, concentração de pessoas e de fluxos. Segundo Murillo Marx (1980), as estações rodoviárias tendem a atrair serviços e negócios, formando um ponto de interesse e movimento – ou mesmo reforçando um local que já contém tais características. Além disso, integram o espaço urbano à rede nacional de rodovias, o que promove maior concentração de atividades terciárias no entorno dos terminais rodoviários.

Ainda nos anos 1950, é instalado o Cine Teatro Vera Cruz – entre o centro e a Rodoviária (SILVEIRA, 2015). Atualmente, alguns dos antigos edifícios comerciais ao longo da R. São Benedito encontram-se vazios ou desassistidos, situação explicada por Silveira (2015) a partir da mudança do Terminal Rodoviário da Praça Jorge Frange (Figura 13) para a Praça Dr. Carlos Terra (Figura 14). Ainda assim, a R. São Benedito (Figura 15) é responsável

por conectar a antiga rodoviária ao centro e, conseqüentemente, em função do fluxo cotidiano que comporta, concentra atividades terciárias como comércios e serviços de pequeno porte.

Figura 13- Praça Dr. Jorge Frange, que comportava o antigo Terminal Rodoviário de Uberaba



Fonte: autora (2018).

Figura 14- Atual estação rodoviária de Uberaba: Terminal Rodoviário Jurandyr Cordeiro



Fonte: Visite Uberaba Convention & Visitors Bureau [s.d].

Figura 15- Rua São Benedito



Fonte: autora (2022).

Figura 16- Edifício dos Correios na Av. Dr. Fidélis Reis



Fonte: autora (2022).

Figura 17- Edifício Comercial Rio Negro



Fonte: autora (2022).

A canalização do Córrego da Estação, sob a Av. Dr. Fidélis Reis, foi estimulada a partir da implantação da Empresa de Correios e Telégrafos (Figura 16) em 1955. Assim como grande parte das demais edificações construídas em meados do século XX em Uberaba, o prédio dos Correios foi projetado em estilo arquitetônico modernista.

A partir dos anos 1960, é implantado, em Uberaba-MG, o modelo de galerias comerciais, concentradas, majoritariamente, no centro, como, por exemplo: a Galeria e Edifício Comercial Rio Negro, datada dos anos 1960 (Figura 17), a Galeria Fausto Salomão, aberta em 1973 e o Edifício Chapadão, em 1977 (Figura 18). Em meados de 1980 é inaugurado o Shopping Urbano Salomão (Figura 19) com uso e construção similar ao das galerias. Apesar de sua denominação, configura-se diferentemente dos *shopping centers*, uma vez que estabelece conexão

direta com as vias Av. Guilherme Ferreira e R. Vigário Silva. Integra-se, ainda, a duas torres residenciais. Os empreendedores, após esta iniciativa, passaram a nomear galerias como

shopping centers, como é exemplificado, também, pelo *Shopping Generoso Lenza* (Figura 20) – inaugurado em 1987 (SILVEIRA, 2015).

Figura 18- Edifício Chapadão



Fonte: autora (2022).

Figura 19- *Shopping Urbano Salomão*



Fonte: autora (2022).

Figura 20- *Shopping Generoso Lenza*



Fonte: autora (2022).

Figura 21- *Shopping Manhattan Flat Service*



Fonte: autora (2022).

O tamponamento do Córrego das Lajes ocorre nesse contexto, em que o centro se transforma e abriga atividades mais diversificadas, modificando as dinâmicas do espaço. Silveira (2015) ressalta, nesse momento, a transformação da Praça Rui Barbosa em um estacionamento, demanda decorrida do aumento das vias e do fluxo de veículos.

No início da década de 1990, é inaugurado o *Shopping Manhattan Flat Service* (Figura 21) – composto por lojas no pavimento térreo e uma torre de 30 andares, destinada ao hotel. Vale ressaltar que “a localização das galerias está circunscrita à área de maior concentração do terciário, como é o caso do Edifício Rio Negro, da Galeria Fausto Salomão e da Galeria Chapadão que, além de assentamentos comerciais, oferecem alternativas de passagens” (SILVEIRA, 2015, p.139). Estas rotas de passagem são possibilitadas em função de estas edificações implantarem-se em grandes terrenos, com saídas para vias distintas. Esta questão também distingue galerias de *shopping centers*, uma vez que elas se demonstram mais integradas ao trajeto dos pedestres do que à circulação e estacionamento de veículos.

Em 1999 é inaugurado o *Shopping Center Uberaba* (Figura 22), empreendimento que se introduz nas dinâmicas comerciais uberabenses a partir de uma estrutura diferente dos comércios de rua e de galerias. Em 2015, inaugura-se o segundo *shopping center* de Uberaba:

Praça *Shopping* Uberaba (Figura 23). Em oposição às galerias supracitadas, os *shopping centers* configuram-se em uma tipologia cujo funcionamento está vinculado ao transporte individual motorizado. Após a introdução destes grandes empreendimentos comerciais, os quais abrigam inúmeras franquias, no interior de bairros, Silveira (2015) aponta o enfraquecimento de grande parte das galerias comerciais uberabenses situadas no centro.

Figura 22- *Shopping Center* Uberaba



Fonte: TGomes Voe Drone (2021).

Figura 23- Praça *Shopping* Uberaba



Fonte: autora (2022).

Vargas (2020) explica a importância de se entender a diferença entre comercialização e prestação de serviços, usos distintos inseridos dentro do setor terciário. Verifica-se que as intenções de cada empreendimento – como, por exemplo, tipo de cliente, tipo de bem/serviço, tipo de compra – qualificam sua localização espacial, bem como a tipologia de arquitetura que

ele adota e o impacto gerado nas dinâmicas espaciais da cidade (VARGAS, 2020). Por exemplo, com a introdução do *shopping center*, a tipologia do edifício comercial – anteriormente, na forma de galerias – assume a forma de um enclave, isto é, uma construção de caráter privado, que segrega os usos que comporta do entorno urbano e controla a entrada e saída de seus usuários, além de empregar outras estratégias que certifiquem a segurança interna, como câmeras e profissionais especializados.

Com isso, percebe-se que o modelo de *shopping center* caracteriza um afastamento entre interior da edificação e seu entorno. O *Shopping Center* Uberaba, por exemplo, cria um limite entre o empreendimento e a avenida estrutural na qual se implanta, através do desnível topográfico – com inserção de altos taludes – e de cancela para o acesso ao estacionamento; este interpõe-se, também, entre a rua e o acesso à edificação. O *Praça Shopping*, por sua vez, apresenta acesso de pedestres diretamente da calçada para a edificação. Contudo, devido ao fato de inserir-se em uma via com significativo afluxo, tal entrada é dificultada e as calçadas são cercadas por altos muros, que barram a conexão visual entre interior e exterior. Os demais acessos são voltados aos veículos, e o estacionamento privativo também é um entreposto entre a rua e o acesso à edificação.

Em 1994, é construído o Calçadão da Rua Arthur Machado (Figura 24) e, em 1998, o Centro Popular de Compras – Camelódromo. Após os anos 2000, ocorre a saída de algumas repartições públicas do centro para os bairros, como pôde ser observado por meio da relocação da Prefeitura Municipal e do Fórum. Silveira (2015) ainda acrescenta, nesse processo de transformação do centro, o fechamento das antigas salas de cinema, com a inserção deste uso somente dentro dos *shopping centers* (SILVEIRA, 2015). Os *shopping centers*, dessa forma, além de comportarem uso comercial, também contêm espaços de lazer e articulam-se como um ponto de encontro, característica que era, anteriormente, função majoritária de praças e parques públicos.

Vargas (2020) avalia que o setor terciário de comando – isto é, gerenciado por empresários – gera fluxos relevantes no espaço urbano, devido à movimentação da mão de obra que emprega. Conseqüentemente, em seu entorno, implantam-se demais atividades – como comércio e serviços – para atender estas pessoas. Dessa maneira, este subsetor do terciário fortalece, por conseguinte, a noção de centralidade (VARGAS, 2020). Tal situação é observada ao longo da última década, a partir da construção de novas galerias, edifícios comerciais e de serviços. Exemplos disso são o Condomínio São Lucas – edifício comercial

especializado na área da saúde, inaugurado em 2016 – e o Condomínio Comercial Ilhas do Sol, construído após a nova implantação do Fórum Melo Viana.

Figura 24- Calçada da Rua Arthur Machado



Fonte: autora (2022).

Estes empreendimentos, voltados a atividades terciárias, originam-se a partir de outros usos – como hospitais, predominantes no entorno do Condomínio São Lucas e o próprio Fórum, no segundo caso – e suscitam a implantação de atividades derivadas, como comércios e serviços de menor porte. Observa-se, ainda, nesses casos, o capital privado apropriando-se de espaços que já foram consolidados com infraestrutura viária por parte do planejamento urbano, ou seja, a administração pública municipal fornece vias estruturantes, que possibilitam o acesso a estas áreas e, subsequentemente, elas consolidam-se com usos diversificados. Posteriormente, o capital privado observa, nestes pontos, grande potencial – derivado da concentração de fluxos cotidianos, de empregos, de pessoas e de atividades especializadas – e investe em formas condominiais que mantenham a especialização de funções e proporcionem rentabilidade aos proprietários.

A partir do panorama apresentado, da evolução do centro ao longo dessas décadas, é possível estabelecer um paralelo entre a expansão de loteamentos periféricos com as modificações das dinâmicas do centro. Dentre elas, destacam-se:

- a) transformação de galerias comerciais em *shopping centers*;
- b) consolidação de calçadas, com escassez de uso habitacional em seu entorno próximo – salvo a permanência de alguns edifícios habitacionais verticalizados;

- c) inserção de camelódromo em rua comercial;
- d) deslocamento de atividades administrativas;
- e) predominância do deslocamento por meio de automóveis, desde a década de 1950, que ocorrem com as mudanças da infraestrutura viária, hídrica e habitacional.

E pode-se afirmar que a dimensão qualitativa dos novos empreendimentos que transformaram as dinâmicas do centro corresponde, em certa medida, à função regional que Uberaba desempenha no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Com isso, partimos para a discussão da expansão do tecido urbano de Uberaba-MG, analisando-a perante a participação do poder público municipal – a partir da provisão de infraestrutura urbana – e do capital privado - através da investigação da localização de novos empreendimentos.

CAPÍTULO II

INFRAESTRUTURA E EXPANSÃO URBANA

O presente capítulo propõe relacionar a provisão de infraestrutura – nos âmbitos urbano e regional – com a expansão do tecido urbano e, reciprocamente, com as dinâmicas do centro. É uma continuação das questões tratadas anteriormente, pois visa observar a expansão de Uberaba-MG e associá-la à infraestrutura rodoviária e às relações de regionalização do cotidiano, as quais transformam as atividades urbanas e, conseqüentemente, aspectos da forma do tecido urbano. Tal estudo apresenta-se a partir de mapas, que demonstram como ocorre, territorialmente:

- a) a expansão dos loteamentos de Uberaba;
- b) a construção de vias estruturais;
- c) a localização de equipamentos regionais e de atividades terciárias;
- d) a localização de loteamentos conforme a predominância de concentração de renda de seus residentes.

Ricardo Toledo Silva (2004) compreende infraestrutura como requisitos específicos de produção, que visam atender às necessidades dos usuários e dar apoio a atividades econômicas. Contudo, na abordagem desta dissertação, este conceito transpõe a esfera econômica, ponto de vista fundamentado pelo autor, e debate o papel da infraestrutura – principalmente viária, rodoviária e ferroviária – em seu aspecto físico, de forma a relacioná-la à expansão da cidade e à aplicação de políticas urbanas. Partimos, então, para a compreensão das transformações do tecido urbano de Uberaba através de leituras territoriais que abordam, também, questões físicas, demográficas, econômicas.

O aumento da concentração demográfica da cidade ocorre, em meados do século XX, em decorrência do êxodo rural e da população imigrante. Segundo Fonseca (2014), o processo migratório no Brasil foi impulsionado por subsídios estatais e fortalecido em função do fim da escravidão. Contudo, na região do município de Uberaba-MG, os imigrantes, rejeitados pelas elites agrárias, introduziram-se, majoritariamente, no meio urbano, e desempenharam

atividades de comércio e serviços (FONSECA, 2014). A Tabela 01 apresenta o crescimento demográfico do município de Uberaba no início do século XX até atualmente e fornece dados para correlacionar os períodos de aumento populacional com a expansão do tecido urbano.

Tabela 1- Crescimento populacional no município de Uberaba entre os séculos XX e XXI

Período	População (Habitantes brasileiros)⁵	Aumento percentual por década
1920⁶	37.787	
1940	58.984	56%
1950	69.434	17,7%
1960	87.581	26,13%
1970	124.490	42%
1980	199.208	60%
1991⁷	211.356	6%
2000	252.051	19%
2010	295.988	17,4%
2021	340.277 ⁸	14,96%

Fonte: IBGE, Estatísticas do Século XX; IBGE (1926; 1950, 1954, 1960, 1973, 1980, 1991, 2010); IBGE Cidades (2020); UBERABA [s.d.].

Entre 1920 e 1940, a população uberabense tem um crescimento significativo (56%), resultante do êxodo rural e da gestão política nacional vigente. Esta expressa-se através do incentivo a transporte e comunicação, pautas do governo Vargas (1930-1945). Assim, o município absorve essa população e consolida o centro – marcado por moradias das elites agrárias – e de bairros adjacentes. Adiante, a Figura 25 demonstra como o crescimento da cidade, até a década de 1930, era, ainda, nucleado, concentrado ao redor do centro, em edificações de baixo gabarito, com uma tendência à expansão em loteamentos já dotados de infraestrutura viária.

No início do século XX, a produção de base industrial insere-se complementarmente à economia brasileira, já pautada em uma base agrário-exportadora. Após a mecanização do campo a mão de obra passa a concentrar-se, gradativamente, em outras áreas de produção, principalmente nas indústrias. Segundo Oliveira, F. (2003) esse período é marcado pelo

⁵ No início do século, a cidade era habitada por quantidade considerável de imigrantes. Contudo, eles não foram contabilizados nesta somatória.

⁶ A pesquisa do censo demográfico do IBGE foi suspensa nos anos de 1910 e 1930.

⁷ O levantamento de 1990 foi adiado para 1991.

⁸ População estimada, devido à postergação do Censo Demográfico no ano de 2020, em função da pandemia de Covid-19.

aumento do contingente de mão de obra no meio urbano, além da provisão de infraestrutura. Entre as décadas de 1940 e 1960 há intenso crescimento industrial no Brasil, impulsionados, em certa medida, pela presença de serviços urbanos (OLIVEIRA, 2003).

Figura 25- Vista aérea do Centro da cidade de Uberaba na década de 1930

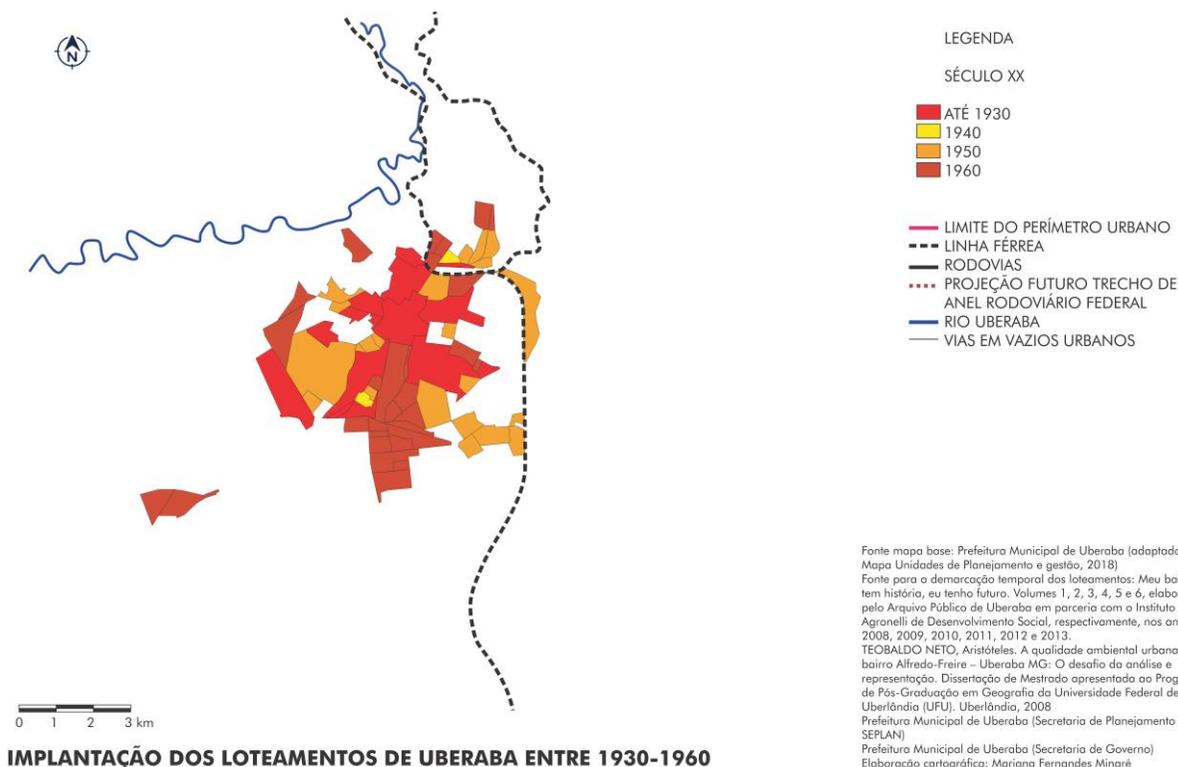


Fonte: Arquivo Público de Uberaba, [193-].

Os investimentos em transporte e energia realizados nessas décadas reforça o desenvolvimento das indústrias. Um exemplo disso é o Plano Nacional de Rodovias (1944), responsável por utilizar a provisão de infraestrutura rodoviária para integrar o território a nível nacional e promover a exploração de recursos naturais. Subsequentemente, o Plano Salte (1948) e o Programa de Metas (1955) atuam de forma similar, por meio de investimentos em energia e transporte (TAVARES, 2020). Esses investimentos ainda não haviam chegado no interior do Triângulo Mineiro, que seria provido de infraestrutura rodoviária apenas na década de 1960 (DER-MG, 1961, apud ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO).

Em Uberaba, todavia, o crescimento demográfico entre os anos 1940-50, não se demonstrou tão significativo e correspondeu apenas ao aumento de 17,7% dos habitantes urbanos. O Mapa 06 demonstra como a população uberabense fixa-se espacialmente na cidade entre as décadas de 1930-1950. Até esse momento, o principal modal de transporte regional de Uberaba era a ferrovia. Para Murillo Marx (1980), a instalação de estações ferroviárias favorecia a implantação de instalações fabris em suas adjacências, colaborando para o

Mapa 6 - Implantação dos loteamentos de Uberaba entre 1930-1960



Fonte: produzido pela autora (2020). Mapa base adaptado do Mapa de Unidades de Planejamento e Gestão (UBERABA, 2018c). Conteúdo adaptado de COELHO; DINIZ (2009, 2010); COELHO; DINIZ; SILVA (2011, 2012, 2013); FERNANDES; CAMARGOS; DINIZ (2008); Seplan (2020, informação pessoal)⁹ TEOBALDO NETO (2008); UBERABA (1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1980, 1990).

⁹ MAGNINO, Simone. **Planilha loteamentos aprovados nos anos 2000 a 2020**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 31 de jul. 2020. 1 mensagem eletrônica. MAGNINO, Simone. **Novas UPGs e parcelamentos: Dec. 780/09**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 6 de nov. 2020. 2 mensagem eletrônica. Estas fontes também auxiliaram a elaboração dos Mapas 07, 08 e 09.

desenvolvimento do setor secundário. A presença da linha férrea, cortando transversalmente o tecido urbano de Uberaba, pode ser associada ao crescimento do tecido urbano no início do século XX, orientando a implantação de alguns loteamentos. Assim, novos bairros são construídos nesse período e consolidam-se ao longo do século XX.

Para analisar a expansão do tecido de Uberaba, a presente pesquisa embasa-se no critério da cadeia produtiva que delinea a expansão urbana de cada período examinado. Em Uberaba-MG, na virada da década de 1950 para 1960, a expansão do tecido urbano é, predominantemente, contínua à mancha central, salvo alguns loteamentos. Portanto, tal padrão não configura um rompimento em relação ao centro, que se constitui de forma coisa.

Entre as décadas de 1950-1960 o crescimento demográfico da cidade de Uberaba mantém-se estável (com aumento de 26,13% da população). O destaque para este período é a conclusão de trechos significativos da BR-050 no Triângulo Mineiro, na década de 1960, que interligam os municípios de Uberaba-MG, Uberlândia-MG e Araguari-MG. Ainda no início desta década, é pavimentado o trajeto entre Uberaba-MG e o estado de São Paulo, e é finalizado o trecho entre Uberaba-MG e Cristalina-GO (OSORIO, 2019). Esta conjuntura, estabelecida ao longo da década de 1960, influencia a expansão urbana de décadas posteriores, principalmente no período entre os anos 1970 e 1980, marcado por intenso aumento demográfico.

Em contexto nacional, entre os anos de 1940 e 1964, o crescimento urbano de grandes aglomerados urbanos é caracterizado por periferação. Segundo Bonduki e Kowarick (1994), este fenômeno é acompanhado pela intervenção do Estado no desenvolvimento urbano e na provisão de habitações. É marcante a implantação de loteamentos nas franjas urbanas, em conjunto com a aspiração do desejo da casa própria, desenvolvida, majoritariamente, a partir de autoconstrução. Nesse momento, o transporte coletivo é inserido no âmbito nacional – por meio da substituição do bonde pelo ônibus – e a indústria automobilística desenvolve-se a nível nacional, aumentando a frota de veículos particulares (BONDUKI, KOWARICK, 1994). Os efeitos das dinâmicas dos grandes centros irão incidir sobre uma cidade média como Uberaba-MG posteriormente, após a provisão de infraestrutura rodoviária e com a intensificação das atividades do setor secundário. Ou seja, muitos desses movimentos ocorrem, mas não com a mesma intensidade, nem no mesmo período.

Reis Filho (2006) constata que a provisão de infraestrutura de transporte e comunicação em nível nacional promoveu a descentralização produtiva. O início de tal evolução é

identificado a partir da gestão Kubitschek (1956-1961), por investimentos na indústria automobilística e incentivo ao transporte automotivo individual (ANTUNES, 1988). O processo de descentralização produtiva é, também, destacado por Sposito *et al.* (2007) e por Sobarzo (2008) ao demonstrarem que, com a desconcentração do capital de grandes núcleos urbanos, cidades médias tornam-se destaque quanto ao desenvolvimento do setor secundário. Com isso, em função da articulação com rodovias, cidades médias aproximam-se da cadeia produtiva de metrópoles e de cidades de maior porte e estabelecem fluxos que superam a escala regional.

Tendo em vista a influência recíproca que a provisão de infraestrutura regional e as questões políticas da esfera nacional geram entre si, é importante destacar as mudanças políticas desencadeadas na década de 1960. Em 1961, a renúncia de Jânio Quadros fomenta um panorama de instabilidade política. Em 1963, durante o governo João Goulart são propostas as Reformas de Base, que envolviam a nacionalização dos setores básicos da economia e a Reforma Agrária. O Plano Trienal, de 1962, do mesmo governo, foi importante no impulsionamento dos setores de transporte, energia e habitação (TAVARES, 2020). Ocorre, paralelamente a isso, o Seminário de Habitação e Reforma Urbana, que defendia o combate à especulação imobiliária e o equacionamento da questão urbana e habitacional, a partir de estratégias como limites ao uso do solo, desapropriação de terras e política de locação (BONDUKI, KOWARICK, 1994). Entretanto, esse debate inovador foi interrompido pela reação das forças conservadoras através do Golpe Militar de 1964.

O investimento em transporte e energia foi mantido ao longo do regime militar, através de: Plano Decenal de Desenvolvimento Econômico e Social (1967), Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED (1967), I Plano Nacional de Desenvolvimento – PND (1971) e II Plano Nacional de Desenvolvimento (1974) (TAVARES, 2020). O I PND valorizou o investimento em infraestrutura econômica e social, abrangendo energia, transporte, comunicação, habitação, trabalho e previdência social. O II PND concentrou esforços no setor energético com o intuito de reduzir as consequências da Crise do Petróleo de 1973 (TAVARES, 2020). Todavia, após a instituição do Regime Militar, situações conflituosas no espaço urbano aumentaram, dentre as quais podemos citar: segregação socioespacial, periferização, favelização e influência de agentes imobiliários no processo de construção e expansão de grande parte das cidades brasileiras (BONDUKI, KOWARICK, 1994).

Tavares (2020) observa que, até 1960, a provisão de infraestrutura econômica é maior, objetivando, por meio de investimentos estatais, equipar a terra e impulsionar a economia a

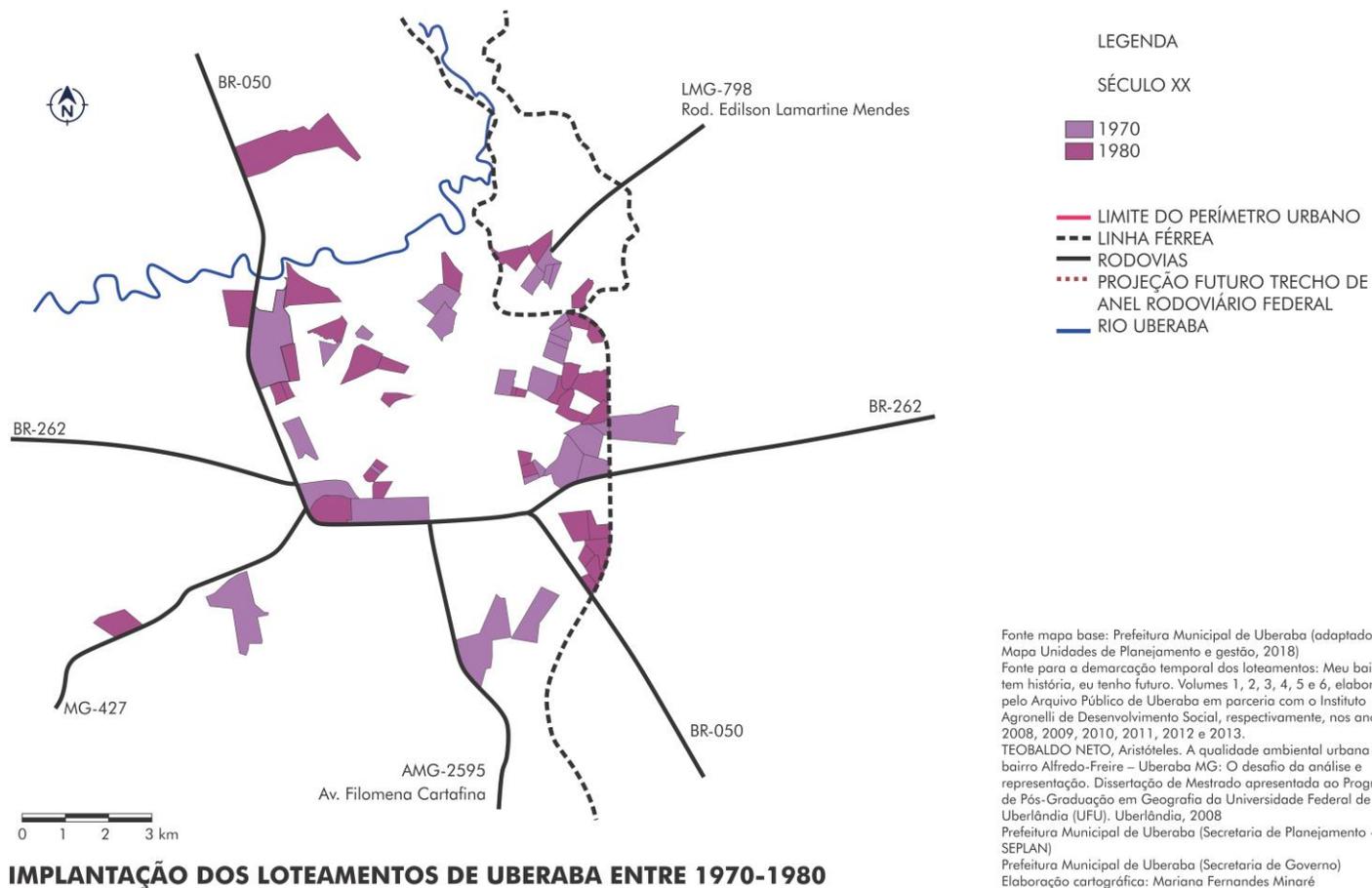
partir da provisão de eixos de circulação regionais; em seguida, na década de 1970, verifica-se maior investimento em infraestrutura social – isto é, equipamentos públicos de educação, saúde, lazer e provisão de habitação e redes de saneamento. A finalidade, nesse caso, é melhorar a qualidade de vida no meio urbano e qualificar a mão de obra para a indústria (TAVARES, 2020). Toledo Silva (2004) observa, no período que compreende as décadas de 1940 e 1970, que as políticas nacionais de desenvolvimento industrial eram orientadas por grandes empresas estatais de infraestrutura e indústria de base. A oferta de infraestrutura gerenciada pelo Estado é significativa nesse período, nas esferas federal e estadual (SILVA, T. 2004).

Entre as décadas de 1960 e 1970, há significativo crescimento populacional em Uberaba-MG, com aumento de 42% da população urbana. Um dos motivos é a consolidação da indústria, o que impulsionou novas migrações campo-cidade, motivadas por políticas nacionais e por circunstâncias regionais. A expansão de Uberaba-MG entre as décadas de 1970-1980 resulta na consolidação de novos loteamentos vinculados a grandes eixos rodoviários, situação ilustrada pelo Mapa 07. Neste período, o aumento percentual da população urbana é de 60%. A implantação dos loteamentos mantém o mesmo paradigma: ocupa áreas não parceladas em períodos precedentes e culmina, por conseguinte, na formação de novos espaços intersticiais não parcelados.

Quanto à forma do tecido urbano, observa-se, nesse intervalo, como as rodovias já orientam a expansão predominantemente no sentido sul (ao longo da rodovia federal BR-262) e sudoeste (ao longo da rodovia estadual MG-427). Há crescimento do tecido urbano – em menor proporção – à norte em três situações: próximo à linha férrea, próximo ao Rio Uberaba e adjacientemente ao Distrito Industrial I (DI-I). Há áreas intersticiais ainda não parceladas, que serão ocupadas em décadas posteriores.

A implantação dos Distritos Industriais DI-I e DI-II demonstra o início dos investimentos voltados ao setor secundário na cidade. A expansão urbana é identificada por crescimento do tecido contiguamente às rodovias, em uma época de economia industrial. Com isso, na leitura do presente trabalho, estes loteamentos, implantados distantes da mancha urbana já consolidada, não apresentam mudança no estilo de vida e nas relações entre novos loteamentos e o centro. As áreas ainda não parceladas podem ser associadas a estratégias de valorização imobiliária. Segundo Bonduki e Kowarick (1994), a presença de grandes áreas

Mapa 7 - Implantação dos loteamentos de Uberaba entre 1970-1980



Fonte: produzido pela autora. Mapa base adaptado do Mapa de Unidades de Planejamento e Gestão (UBERABA, 2018c). Conteúdo adaptado de COELHO; DINIZ (2009); COELHO; DINIZ (2010); COELHO; DINIZ; SILVA (2011); COELHO, DINIZ; SILVA (2012); DINIZ; SILVA (2013); FERNANDES; CAMARGOS; DINIZ (2008); TEOBALDO NETO (2008) e Prefeitura Municipal de Uberaba.

ociosas entre as glebas a serem loteadas e a área urbanizada é uma estratégia para a valorização da terra, a qual pode ser vendida, posteriormente, a preços elevados.

É importante ressaltar o papel da infraestrutura de transporte regional na expansão urbana. Segundo Toledo Silva (2004), os sistemas de infraestrutura associam-se aos fluxos de recursos naturais, o que determina os principais vetores de desenvolvimento regional e urbano. Conseqüentemente, existe, conforme o autor, uma relação entre a implantação da infraestrutura e o desenvolvimento urbano e regional (SILVA, T. 2004). Levando em conta a conceituação de Estado de Jessop (2007), que afirma que o Estado é o responsável por gerir o território através de uma administração política, podemos relacionar a participação estatal, em suas escalas federal e estadual – na provisão de rodovias federais e estaduais, respectivamente – com a forma do tecido urbano. O Estado, portanto, materializa-se na expansão urbana, uma vez que é um dos agentes de produção do espaço.

Em Uberaba-MG, os loteamentos desenvolvidos ao longo das décadas de 1970-1980 ocorrem de duas maneiras distintas:

- a) através da ocupação de áreas não parceladas, resultantes da expansão de 1940-1960, ao longo do arco formado por novos loteamentos, no sentido Leste-Oeste. Posicionam-se circunscritos às delimitações das rodovias e da linha férrea;
- b) implantação de loteamentos fragmentados, gerando novos vazios. Loteamentos isolados, inseridos conforme a disposição das infraestruturas de circulação regional, nos seguintes pontos: ao longo da MG-427, ao longo da Av. Filomena Cartafina, e ao longo da linha férrea – os quais ocupam áreas adjacentes aos loteamentos de 1950-1960. É fundamental destacar que estes loteamentos estão vinculados à infraestrutura rodoviária ou ferroviária e encontram-se, predominantemente, delimitados por elas.

Tal conjuntura demonstra o início da dispersão do tecido urbano estabelecida perante uma cadeia produtiva de base industrial. Diferencia-se da expansão das décadas de 1950-1960, caracterizada por atender o contingente populacional advindo do campo. Outra característica marcante da expansão urbana após os anos 1970, é influência dos eixos rodoviários na implantação de loteamentos. Neste período, intensificou-se a provisão de rodovias na escala nacional e aumentou-se a provisão de infraestrutura viária em inúmeras cidades, de forma a conectar vias urbanas ao fluxo regional. A demanda por serviços urbanos também cresceu, de forma que, em 1971, o Banco Nacional da Habitação (BNH) volta-se à investimentos como: saneamento básico, abastecimento de água e esgoto, construção de redes

de energia elétrica e provisão de sistema viário e de serviços públicos (BONDUKI; KOWARICK, 1994).

Nesse período, outras instituições agem de forma colaborar com a estruturação do território de cidades com significativo crescimento territorial. Em 1972, é instituída a Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada (CURA), que tinha como objetivo o adensamento populacional. Em 1973 e 1974 são implementados, respectivamente, o Fundo Regional de Desenvolvimento Urbano e o Financiamento para Urbanização (FIMURB). São, também, ações desse período: Plano Nacional de Saneamento (PLANASA), Plano Nacional de Habitação Popular (PLANHAP) e Sistema Financeiro de Habitação Popular (SFH) (BONDUKI, KOWARICK, 1994).

No que diz respeito à produção habitacional, o BNH enfrentava alta inadimplência e afastou-se de atividades de financiamento habitacional entre 1967-1974, em busca por clientes de maior renda, de forma a evitar o descumprimento do pagamento. O SFH assume, assim, o papel de financiar moradias e também, investe em outras demandas urbanas entre as décadas de 1970 e 1980, destacadas por Bonduki e Kowarick (1994) através de:

- a) obras de infraestrutura em conjuntos habitacionais;
- b) obras urbanas – desligadas de conjuntos habitacionais;
- c) apoio a projetos de abrangência regional e nacional.

A significativa expansão urbana deste período dialoga com políticas públicas nacionais de industrialização. Recapitulando as décadas estudadas, entre 1920 e 1990 há, de acordo com Ricardo Toledo Silva (2004) um aumento da oferta de infraestrutura nacional de água, energia elétrica e esgotamento sanitário. Reis Filho (2006) discute como a dependência das indústrias com a disponibilidade de infraestrutura limita sua locação espacial. Dessa maneira, entre as décadas de 1970-1980, algumas empresas passam a implantar a infraestrutura necessária – o que antes era papel do Estado – para obter maior liberdade de localização (REIS FILHO, 2006).

Com base na conceituação de Jessop (2007) sobre as características institucionais do Estado, podemos traçar um paralelo entre a participação da máquina pública e a atuação da iniciativa privada na produção do espaço urbano, a qual pode colocar os interesses da população em segundo plano, sendo o objetivo principal a maior obtenção de lucro. Isso coloca os habitantes à mercê de dificuldades para acessar o solo urbano, principalmente entre as décadas de 1970 e 1980, período de significativo crescimento demográfico, explicado em função da acentuação da industrialização brasileira – iniciada nos anos 1950 – e da

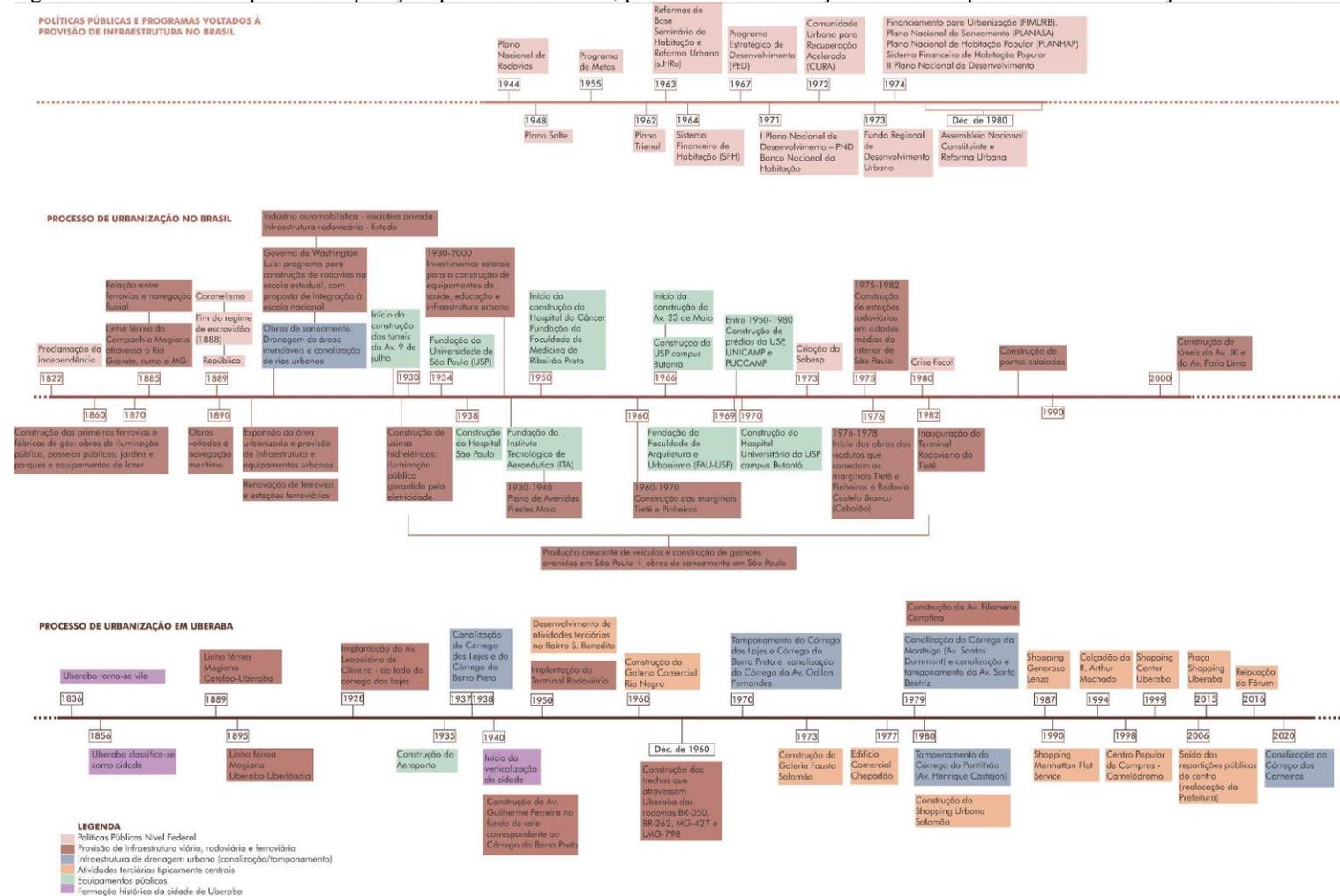
mecanização do campo. Como consequência, a população migra para as cidades em busca de novas oportunidades de trabalho.

Tendo em vista a influência de questões históricas, econômicas e políticas no processo de expansão das cidades brasileiras, elaboramos a comparação entre as políticas públicas nacionais (de 1940 a 1980), as características do processo de urbanização no Brasil e o processo de urbanização em Uberaba-MG, através das linhas do tempo esquemáticas da Figura 26.

Entre as décadas de 1980-1990, o crescimento demográfico uberabense é muito baixo quando comparado aos anos anteriores, correspondendo ao aumento de somente 6% da população urbana. Tal situação pode ser explicada em função da recessão econômica brasileira, que marcou o início dos anos 1980 e interrompeu a produção de habitação em massa (BONDUKI; KOWARICK, 1994). Com isso em vista, poucos loteamentos foram implantados nesse período, dispostos, predominantemente, conforme as características marcantes de um tecido urbano disperso, isto é, com ruptura da continuidade territorial e com aumento territorial superior ao crescimento demográfico (CATALÃO, 2015). Também se correlaciona ao que Dematteis (1998) denomina periurbanização: o avanço da mancha urbanizada sobre áreas rurais, ao longo de eixos de comunicação. Consequentemente, são formados espaços livres de grandes dimensões e ocorre a dispersão gradativa de habitações em formas condominiais, particularidades típicas do tecido urbano disperso conceituado por Choay (1999).

A relação entre o crescimento do tecido urbano e os eixos de circulação regional pode ser compreendida quando Villaça (2001) avalia que rodovias, quando atravessam cidades, influenciam no crescimento de áreas edificadas e passam a ser utilizadas para transporte urbano. Em Uberaba-MG, antes dos anos 1960, o principal modal de transporte regional era o ferroviário. Podemos relacionar esse período ao crescimento urbano nucleado e coeso. Posteriormente, com a provisão de rodovias, principalmente após os anos 1980, o crescimento urbano torna-se rarefeito e pulverizado ao longo dos eixos rodoviários. Villaça (2001) reflete que, após a construção de rodovias, os fluxos regionais integram-se com mais facilidade aos fluxos urbanos.

Figura 26- Linhas do tempo em comparação: políticas nacionais, processo de urbanização no Brasil e processo de urbanização em Uberaba-MG



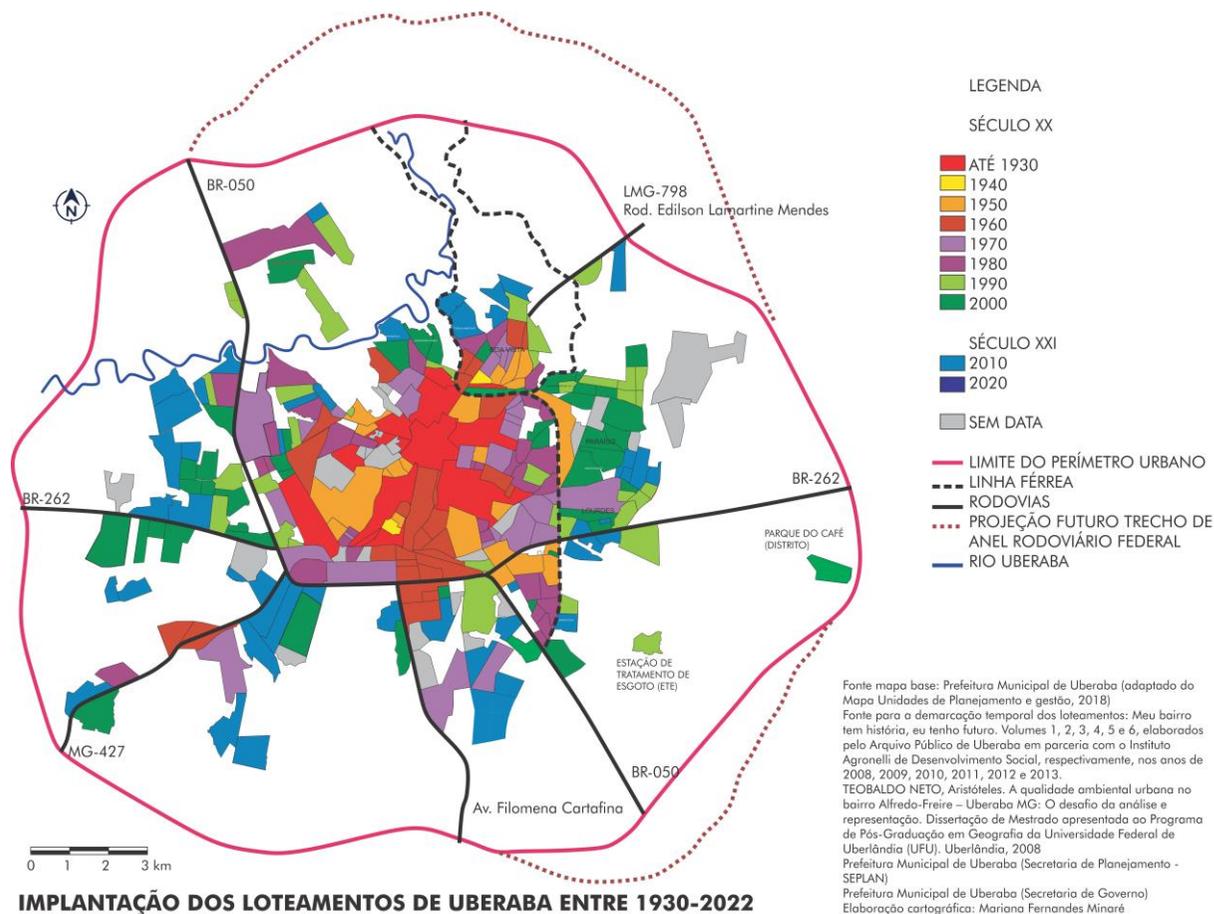
Fonte: autora (2022), dados extraídos de Bonduki e Kowarick (1994); Reis Filho (2010); Silveira (2015); Tavares (2020).

Em Uberaba, após os anos 1990, é consolidado um anel pulverizado do tecido urbano, o qual rompe com os limites da área urbanizada tradicionalmente e supera barreiras infraestruturais – como as rodovias e a linha férrea – e naturais – como o Rio Uberaba e a topografia. Esse padrão de ocupação salienta-se ao longo das rodovias e as atribui uma nova função: transporte de fluxo urbano. Nesses pontos, o trajeto de casa ao trabalho torna-se concomitante às circulações regionais. Essas relações podem ser observadas no Mapa 08¹⁰, onde é apresentada a implantação dos loteamentos uberabenses entre o início do século XX e o presente.

Entre 2000 e 2010, a concentração demográfica, que se mostrava baixa na década anterior, retoma, brevemente, o crescimento com o incremento de 19% da população urbana. A expansão apresenta-se, sobretudo, exteriormente ao limite dos eixos rodoviários, no sentido leste e, pontualmente, a noroeste e sul. O vetor norte, por sua vez, não teve significativa implantação de novos loteamentos. O motivo é o fato de esta área comportar Parque Tecnológico, destinado à implantação de empresas e universidades – o uso habitacional é desaprovado pela Lei do Plano Diretor. Ainda assim, fora da delimitação do Parque Tecnológico, houve a implantação de poucas chácaras, as quais ilustram a ideia de Reis Filho (2006) quanto à dispersão urbana através da segunda residência, isto é, a busca da elite por locais bucólicos, que garantam o lazer, sem afetar o acesso ao centro e a comércio e serviços – ofertados, predominantemente, no entorno da primeira residência (REIS FILHO, 2006).

¹⁰ O mapa de Implantação de Loteamentos de Uberaba foi uma produção resultante de dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Uberaba (Secretaria de Planejamento – SEPLAN) – referente ao período de 2000-2020 – juntamente a uma adaptação do Mapa de Unidades e Planejamento e Gestão (gerado a partir da revisão do Plano Diretor de 2018). Além disso, também foi realizada uma pesquisa sobre os decretos municipais, juntamente à Secretaria de Governo. Somado a isso, também foram coletados dados da série de livros “Meu bairro tem história, eu tenho futuro” publicados entre 2009 e 2013, através de uma parceria entre o Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social (IADS) e o Arquivo Público de Uberaba (APU). Por fim, compilou-se, também, dados do mapa de Parcelamentos e loteamentos implantados e aprovados em Uberaba entre 1930 e 2010, levantados por Teobaldo Neto (2008, p. 72).

Mapa 8- Implantação dos loteamentos de Uberaba ao longo dos séculos XX e XXI



Fonte: produzido pela autora (2020). Mapa base adaptado do Mapa de Unidades de Planejamento e Gestão (UBERABA, 2018c). Conteúdo adaptado de COELHO; DINIZ (2009, 2010); COELHO; DINIZ; SILVA (2011, 2012); DINIZ; SILVA (2013); FERNANDES; CAMARGOS; DINIZ (2008); TEOBALDO NETO (2008) e Secretaria de Governo (PMU).

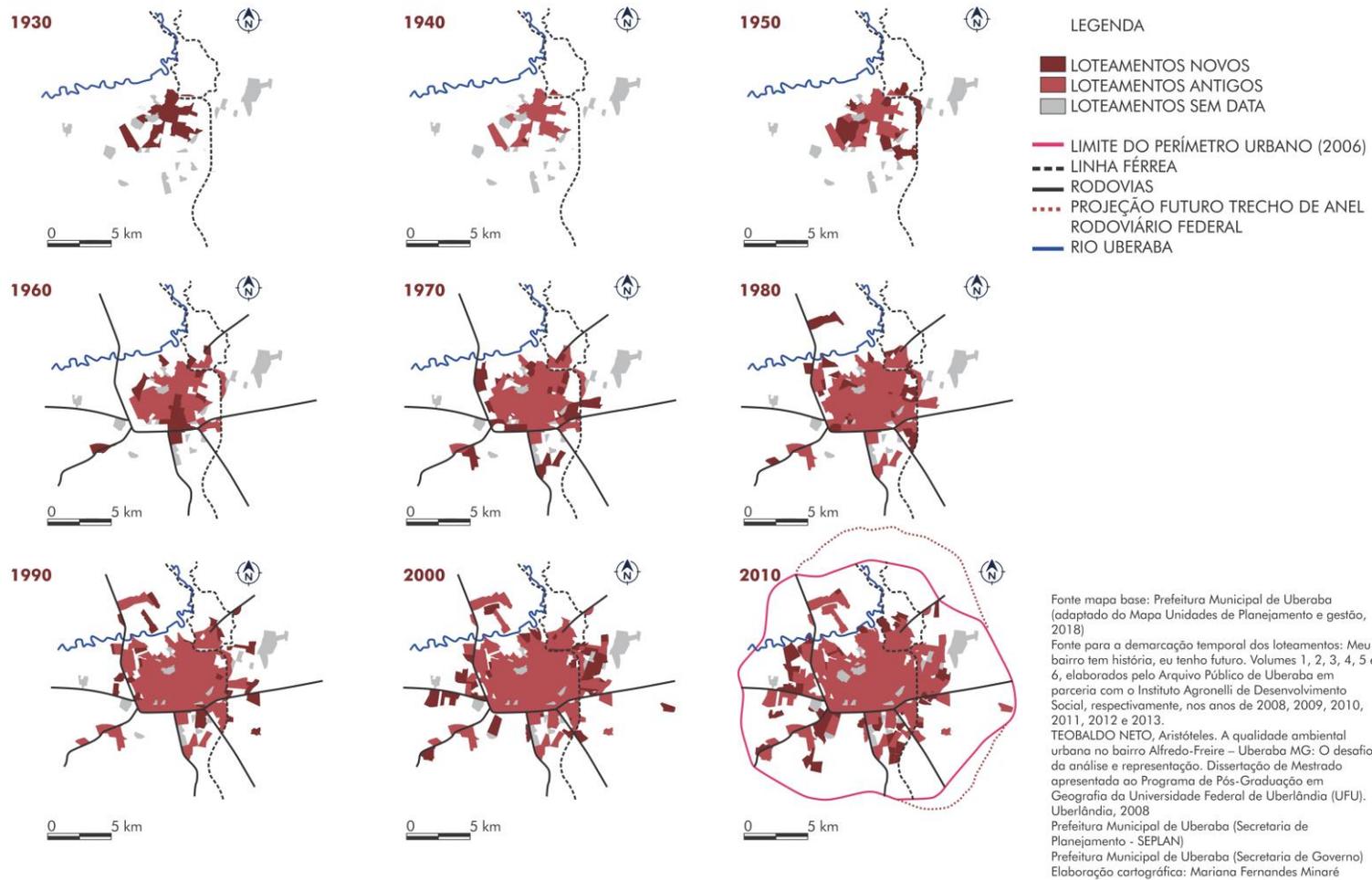
Reis Filho (2006), ao analisar a dispersão industrial, relaciona-a à dispersão habitacional da moradia do operariado, a qual, frequentemente, dispunha-se próxima a grandes complexos fabris de forma a aproximar os trabalhadores do local de trabalho. A dispersão habitacional ocorre a partir da regionalização da mão de obra, uma vez que empreendimentos da escala regional requerem força de trabalho (REIS FILHO, 2006). Com a dispersão de indústrias e moradias, o autor salienta a ocorrência, por conseguinte a dispersão de atividades de comércio e serviço (REIS FILHO, 2006). Em Uberaba-MG, essa situação não ocorre em todos os conjuntos populares, porém, encontramos situações similares ao analisarmos o conjunto Alfredo Freire ao lado do DI-I, com acesso pela BR-050.

Outra circunstância é a implantação de loteamentos populares em locais onde o valor da terra é reduzido, em decorrência da conjuntura de seu entorno. Isso é verificado nos conjuntos José Valim de Melo, Chica Ferreira e o Residencial Anita, construídos em proximidade à confluência entre linha férrea, BR-262 e BR-050. Um dos agravantes da dispersão, em ambas as situações, é identificado pela dificuldade em acessar serviços urbanos, uma vez que esses novos loteamentos se encontram mais distantes do centro da cidade e de empreendimentos de concentração de atividades terciárias.

O padrão de crescimento identificado após a década de 1990 perpetua ao longo dos anos 2000, até 2020. Entre estas duas décadas, há incremento de 17,4% e 13,8% da população urbana, respectivamente. O aumento demográfico é baixo quando comparado ao crescimento territorial, identificado a partir da implantação de loteamentos dispersos nos novos bairros, consolidados em função das rodovias. Esta expansão, assim como em outras décadas, incorpora novos parcelamentos e suscita a consolidação de novas áreas urbanizadas, contudo, não loteadas.

A síntese dos loteamentos e parcelamentos aprovados em Uberaba entre 1930 e 2010 pode ser observada no Mapa 09. Em suma, o crescimento populacional teve picos significativos entre as décadas de 1940-1950 e 1970-1980. O crescimento urbano, até os anos 1980, era limitado pela infraestrutura rodoviária, ferroviária e pelo Rio Uberaba, situação rompida após 1990 e acentuada após 2010, a partir da explosão da mancha que era, anteriormente, coesa. A infraestrutura é uma referência no que diz respeito à expansão e à dispersão urbana. A cidade cresce territorialmente nos últimos anos, com baixo aumento demográfico, agregando novas loteamentos, notoriamente dispersos.

Mapa 9- Parcelamentos implantados e aprovados em Uberaba entre 1930 e 2010



Fonte: produzido pela autora (2021).

O marco temporal que aponta uma nova forma de produção do tecido urbano é identificado na década de 1990. Antes dos anos 1990, o processo de expansão urbana ocorre a partir de loteamentos associados a um interesse ligado ao processo de industrialização. Depois dos anos 1990, o crescimento do tecido urbano é impulsionado por outros fatores, como a produção imobiliária. Este tecido diferencia-se das décadas anteriores devido ao fato de se espalhar de forma fragmentada e de modificar as relações estabelecidas entre periferia e centro. Um exemplo desta transformação é o uso de rodovias para transporte urbano. Em seguida, vamos explorar as dinâmicas que os loteamentos periféricos apresentam em relação ao centro no que diz respeito às funções que comportam, para compreender melhor a dispersão do tecido urbano em Uberaba-MG.

Assim, observamos que a literatura aborda o crescimento do tecido urbano de forma diferenciada no período correspondente ao século XX. Em função disso, decidimos não empregar “expansão urbana” e “dispersão urbana” como sinônimos e sugerimos uma investigação futura, para assegurar uma definição adequada para estes termos. No conteúdo que abordamos, os termos foram empregados perante o modo de produção da cidade. Em adição, os agentes de produção da cidade – isto é, o Estado e a iniciativa privada – também devem ser considerados no processo de dispersão do tecido urbano, uma vez que atuam na provisão de infraestrutura.

Por fim, em Uberaba-MG, a expansão e a dispersão relacionam-se à infraestrutura e às crises urbanas. A provisão de vias e rodovias ao longo dos anos 1960 possibilita que, nas décadas subsequentes (1970 e 1980), a expansão do tecido urbano ocorra, em sua maioria, próxima à área central. Esse processo é marcado por alto consumo de terra urbana e impermeabilização dos fundos de vale, através da canalização dos cursos d’água do centro, como já apontado. Nos anos 1990 e 2000, a forma de ocupação do solo e da disposição da infraestrutura, somadas às mudanças climáticas, culminam em alagamentos na área central da cidade. Posteriormente, entre 2000 e 2020, são propostas soluções para contornar esse problema, através da construção de novos eixos de infraestrutura sanitária e de drenagem. As obras no centro da cidade ocorrem no mesmo período em que o tecido cresce, gradativamente, de forma fragmentada, resultando no significativo aumento territorial da mancha urbanizada.

2.1 Participação do investimento estatal e da iniciativa privada nas rodovias e nas habitações

Na visão de Jessop (2007), o Estado Moderno atua de forma soberana sobre um território, uma população e demais Estados. Outras abordagens¹¹ analisam o Estado a partir do território, ou seja, seu poder é exercido a partir da territorialização da autoridade política. Assim, há uma diferença entre centro político e Estado, uma vez que o último é um processo vinculado a ações identificadas facilmente a partir da somatória entre “poder”, “território” e “população”. Jessop (2007) enfatiza que o Estado é um conjunto historicamente variável de tecnologias e práticas que gerenciam o espaço territorial e exercem poder político. A conceituação do Estado pauta-se em um sistema emergente, vinculado, a uma teoria de sociedade mais ampla. Seu estudo, ainda, deve vir atrelado a questões históricas e institucionais, uma vez que o Estado se compõe de um conjunto institucional – que pode apresentar falhas em seu funcionamento público – o qual se responsabiliza por manter a coesão e solucionar adversidades sociais (JESSOP, 2007).

O Estado desempenha poder para obter, como resultado, poderes políticos derivados (JESSOP, 2007). No ato de exercício do poder sobre o território é que se nota a escala de atuação do Estado: federal, estadual ou municipal. A escala de análise do presente trabalho foca, majoritariamente, no âmbito municipal. Contudo, já foram discutidos, anteriormente, os impactos da conjuntura regional e da provisão de infraestrutura nas escalas federal e estadual no processo de expansão e crescimento disperso de Uberaba-MG. Assim, o Estado em seus âmbitos federal e estadual é analisado quanto a ações específicas, de forma a subsidiar uma compreensão holística dos efeitos das ações do Estado no espaço urbano uberabense.

Com a crise econômica que irrompe no início da década de 1980, a participação do Estado na provisão de infraestrutura reduz-se. Neste momento, segundo Toledo Silva (2004) a privatização da infraestrutura se intensifica e participa da produção e configuração dos espaços urbano e regional, do acesso aos recursos naturais e da obtenção de serviços sociais.

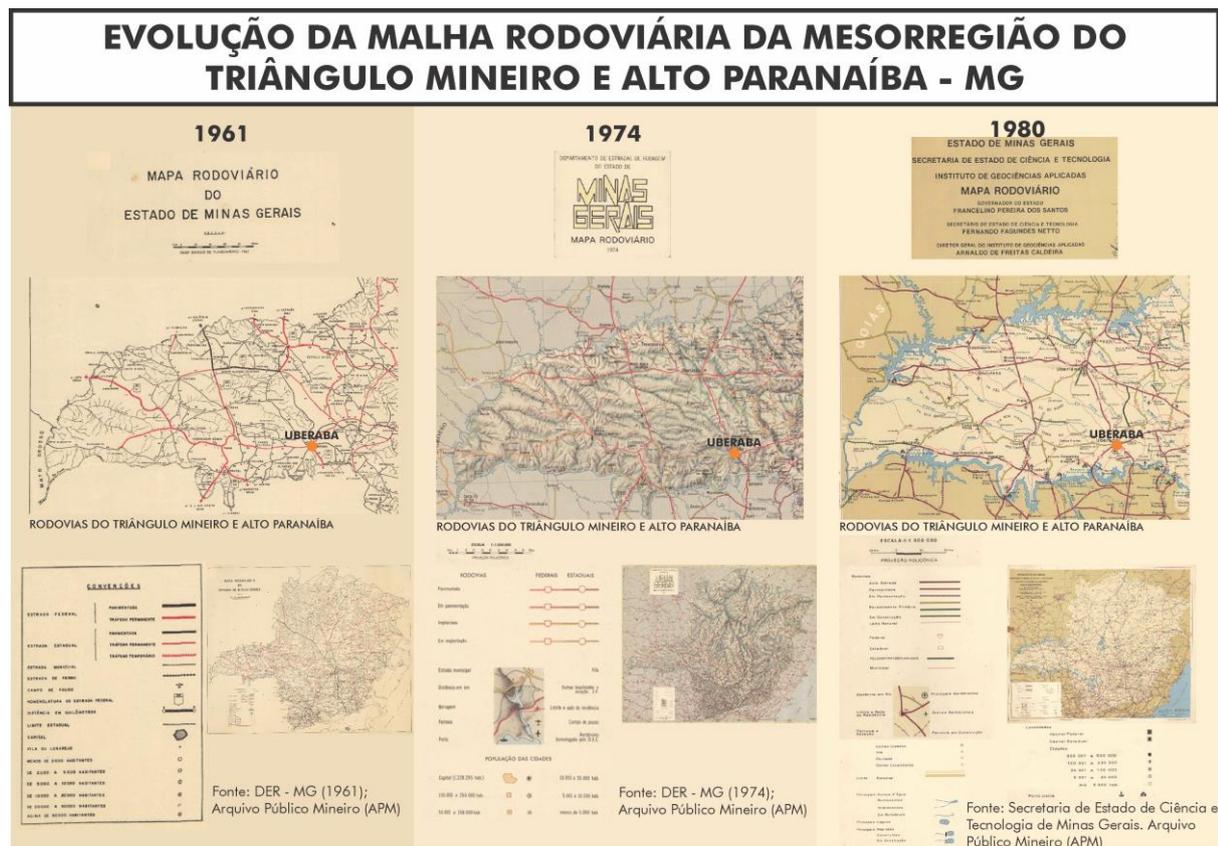
¹¹ Para conceituar “Estado”, foi utilizada a Abordagem estratégica-relacional, desenvolvida por Bob Jessop (2007) em sua publicação “O Estado e a construção dos Estados”, na Revista Outubro (2007). Esta teoria visa superar a unilateralidade presente em outras abordagens estudadas pelo autor, como a Abordagem multicausal, a Abordagem marxista, Teorias centradas no Estado, a Abordagem Foucaultiana, a teoria do Estado perante a Abordagem Feminista e a Teoria do Estado sem Estado. A fala de Jessop é embasada nos estudos de Poulantzas (1973) e crê que o Estado se constitui a partir de uma relação social, possivelmente privilegiando alguns atores. A longo prazo, a tendência das estruturas organizadas pelo Estado e das estratégias táticas por ele desenvolvidas é evoluir para uma ordem estável (JESSOP, 2007).

Conforme Toledo Silva (2004), cabe ao município agir sobre a capacidade de infraestrutura de forma condizente com seu plano de desenvolvimento. A política regional deve articular-se ao âmbito municipal para estabelecer objetivos que transcendam a escala urbana. No caso de serviços de infraestrutura pública, é necessário regular a forma de cooperação entre a União, os estados e os municípios (SILVA, T., 2004). Toledo Silva (2004) afirma que há desequilíbrio na capacidade estadual de oferta de infraestrutura. Os estados precisam estabilizar suas atividades econômicas, para que se tornem suficientes e atendam, posteriormente, as demandas da população quanto a serviços públicos (SILVA, T., 2004). Toledo Silva (2004) defende a organização sistêmica dos diversos setores de infraestrutura e serviços públicos, para que ajam de forma coordenada quanto aos processos de gestão e operação. Dessa forma, é possível evitar o condicionamento destes serviços a estratégias de privatização e concessão, as quais, sob a administração da iniciativa privada, transformam o processo de produção da cidade em oportunidades de negócios (SILVA, T., 2004). A redução da participação do Estado no setor de infraestrutura é decorrente, segundo Toledo Silva (2004) da descentralização do capital, que também promove a privatização. Os sistemas de infraestrutura, segundo o autor, estabelecem-se como um monopólio natural e vinculam-se a sistemas de regulação e controle.

Na cidade de Uberaba-MG, estudamos a infraestrutura rodoviária, ferroviária e viária quanto a seus aspectos históricos e territoriais, de forma a identificar como influenciam no processo de dispersão do tecido e de transformação do centro. A compreensão do aspecto econômico que delinea a construção de infraestrutura rodoviária na cidade será tratada com o intuito de avaliar a participação do Estado e da iniciativa privada quanto à produção do espaço urbano. A importância deste estudo é o fato de que, segundo Toledo Silva (2004), o investimento estatal na construção de eixos rodoviários gera uma cadeia produtiva e relações complexas derivadas da implantação de rodovias e da expansão do espaço urbano, o que colabora para obter dados relevantes para a compreensão das dinâmicas de dispersão do tecido urbano de Uberaba.

A seguir, a Figura 27 demonstra a construção da malha rodoviária na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba entre os anos de 1961 e 1980, o que fornece dados para desenvolver a Tabela 2, que investiga a participação do Estado – quanto a suas instâncias federal, estadual e municipal – e da iniciativa privada na construção e crescimento de Uberaba-MG, através da provisão de infraestrutura rodoviária.

Figura 27- Construção da malha rodoviária do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba em 1961, 1974 e 1980



Fonte: adaptado pela autora (2022) a partir dos mapas produzidos por: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER, 1961), Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG, 1974) e Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia De Minas Gerais (1980)¹².

A BR-050 foi concedida, pelo Governo Federal, à empresa Eco050. O trecho coberto pelos cuidados da iniciativa privada corresponde ao entroncamento com a BR-040, no município de Cristalina-GO, até o município de Delta-MG, na divisa de Minas Gerais com o estado de São Paulo. A BR-050 é duplicada e contém, em seu entorno, o Distrito Industrial I e conjuntos habitacionais, dentre os quais destacamos os conjuntos Alfredo Freire e Beija Flor. A BR-262, também pertencente, anteriormente, ao Governo Federal, está, agora, em posse da iniciativa privada, através de contrato com a concessionária Triunfo Concebra, que abrange 1.176,5 quilômetros das rodovias: BRs 060, 153 e 262. Prevê-se a duplicação futura do trecho da BR-262 entre Uberaba-MG e Nova Serrana-MG (BARCELOS, 2021a, p. 3). Na produção do espaço urbano de Uberaba-MG, observa-se que ambos o Estado (União) e a iniciativa

¹² Os Mapas Rodoviários de Minas Gerais de 1961 e de 1974 foram produzidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG). O Mapa rodoviário de Minas Gerais de 1980 foi feito pela Secretaria de Estado de Ciência e Tecnologia do Instituto de Geociências Aplicadas. Todos foram obtidos na plataforma digital do Arquivo Público Mineiro (APM).

privada exercem influência na expansão do tecido urbano, através de investimentos em rodovias e habitações voltadas para diferentes classes sociais.

Tabela 2- Participação estatal e privada na provisão de infraestrutura rodoviária em Uberaba-MG

PARTICIPAÇÃO ESTATAL E PRIVADA NA PROVISÃO DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA EM TRECHOS CORRESPONDENTES AO MUNICÍPIO DE UBERABA-MG					
Rodovia	Década de construção¹³	Responsável pela construção	Data da duplicação (trechos em Uberaba)	Concessão atual	Período previsto para a concessão
BR-050	1960-1970 ¹⁴	Governo Federal	1998-2004	Eco050 - Concessionária de rodovias S.A.	08/01/2014 a 05/12/2043
BR-262	Década de 1960	Governo Federal	Não é duplicada	Triunfo Concebra	2013 a 2020 ¹⁵
MG-427	Década de 1960	Governo Estadual	Ao longo da década de 2010 (Figura 30)	Ainda não há concessões	Ainda não há concessões
LMG-798	Década de 1960	Governo Estadual	Não é duplicada	Ainda não há concessões	Ainda não há concessões
Av. Filomena Cartafina	Anterior à 1980	Governo Municipal	Duplicação após anos 2000 (Figura 31)	Ainda não há concessões	Ainda não há concessões

Fonte: produzido pela autora (2021), dados adaptados de ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS - ABCR (2021); G1 TRIÂNGULO E ALTO PARANAÍBA (2022); BARCELOS (2021a; 2022); (RODOVIA..., 2022); UBERABA (2021).

No que diz respeito às rodovias estaduais, também construídas ao longo da década de 1960, o papel que desempenharam na influência da localização dos loteamentos deste período foi, sobretudo, de responsabilidade estatal (instância estadual). Exemplos disso são a Lmg-798, próxima à condomínios e ao Rio Uberaba - à nordeste da cidade – e a MG-427, à

¹³ As datas de construção foram identificadas a partir da análise da Construção da malha rodoviária na mesorregião do Triângulo Mineiro (Figura 27), com dados disponíveis no APM. Dessa forma, a data é colocada de maneira mais abrangente, isto é, é estipulada a década da construção, mas não o ano exato.

¹⁴ Referente ao trecho correspondente ao Triângulo Mineiro, o qual envolve as cidades de Uberaba-Uberlândia-Araguari, concluído somente em 1965. Segundo Osorio (2019), no início da década de 1960, também ocorreu a ligação de Uberaba com cidades do estado de São Paulo. “O trajeto Uberaba-Cristalina (GO), com cerca de 400 km de extensão, havia demorado mais de uma década para ser completado” (OSÓRIO, 2019, p. 111).

¹⁵ O período da concessão terminaria no ano de 2020, contudo a nova licitação para que outra empresa assumira a gestão da rodovia foi adiada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

sudeste, com chácaras e condomínios horizontais. Entretanto, há uma previsão de concessão destas e de outras rodovias estaduais, para a iniciativa privada, em um período de 30 anos (RODOVIA..., 2022). Vale ressaltar que a MG-427 conecta Uberaba-MG a Planura-MG, passando por Água Comprida-MG e Conceição das Alagoas-MG, enquanto a LMG-798 liga Nova Ponte-MG a Uberaba-MG (Figura 28).

A explicação dada pela Prefeitura Municipal de Uberaba para a terceirização da gestão das rodovias estaduais é o déficit fiscal do Governo do Estado de Minas Gerais (o responsável pela decisão), o qual encontra-se em dificuldades de repassar verbas para investimento na malha rodoviária mineira, a mais extensa do país, somando 31.352 km de estradas (PMU, 2021). Alguns anéis viários serão incluídos na concessão, entre eles: “[...] o trecho da LMG-798 até a BR-262, que já está pronto. E ainda a execução da ligação da BR-262 a BR-050 e, de lá, até a MG-427” (PMU, 2021).

A MG-427 tem sua duplicação ao longo da década de 2010-2020 – mais precisamente entre 2012-2017, período identificado através do esquema da Figura 29. Observa-se que, anteriormente às obras de duplicação, em 2010, já existiam loteamentos no entorno da rodovia MG-427, dentre os quais destacamos: o condomínio Jockey Park (Jockey Park I é construído na década de 1990 e Jockey Park II, em 2013) e o condomínio Mário Franco (construído ao longo dos anos 2000).

Figura 2828- Rodovias estaduais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba que devem ser concedidas à iniciativa privada



Fonte: Barcelos (2021a).

Em 2013, é iniciada a construção do condomínio Estância dos Ipês, concomitantemente às obras de duplicação da MG-427. Em 2014, com a rodovia ainda em obras, o condomínio Estância dos Ipês apresenta a implantação de suas primeiras habitações, e são parcelados

outros loteamentos, como o Conj. Margarida Rosa de Azevedo e o Conj. Parque das Laranjeiras – que não são de acesso controlado. Após 2017, com a rodovia já duplicada, estes loteamentos expandem-se e, atualmente, entre o condomínio Estância dos Ipês e o Conj. Margarida Rosa de Azevedo há um novo parcelamento, preenchendo um vazio urbano que os separava desde 2014.

Com isso, a implantação de um condomínio, diretamente acessado pela MG-427 – e próximo a outros condomínios, com acesso pela BR-262 – pode ser considerado um fator de influência em obras de melhorias nesta rodovia. Contudo, isto não fica restrito aos loteamentos fechados e a habitantes de renda média e alta, uma vez que, posteriormente à duplicação, conjuntos habitacionais voltados a população de menor renda também são implantados no local. Assim, a presença de outros condomínios atrai um novo parcelamento voltado à camada de renda média alta, e a duplicação da rodovia colabora com a expansão do tecido urbano. A predominância de concentração de renda nos loteamentos analisados anteriormente demonstra que, em Uberaba, não há um vetor de expansão vinculado a uma classe social determinada.

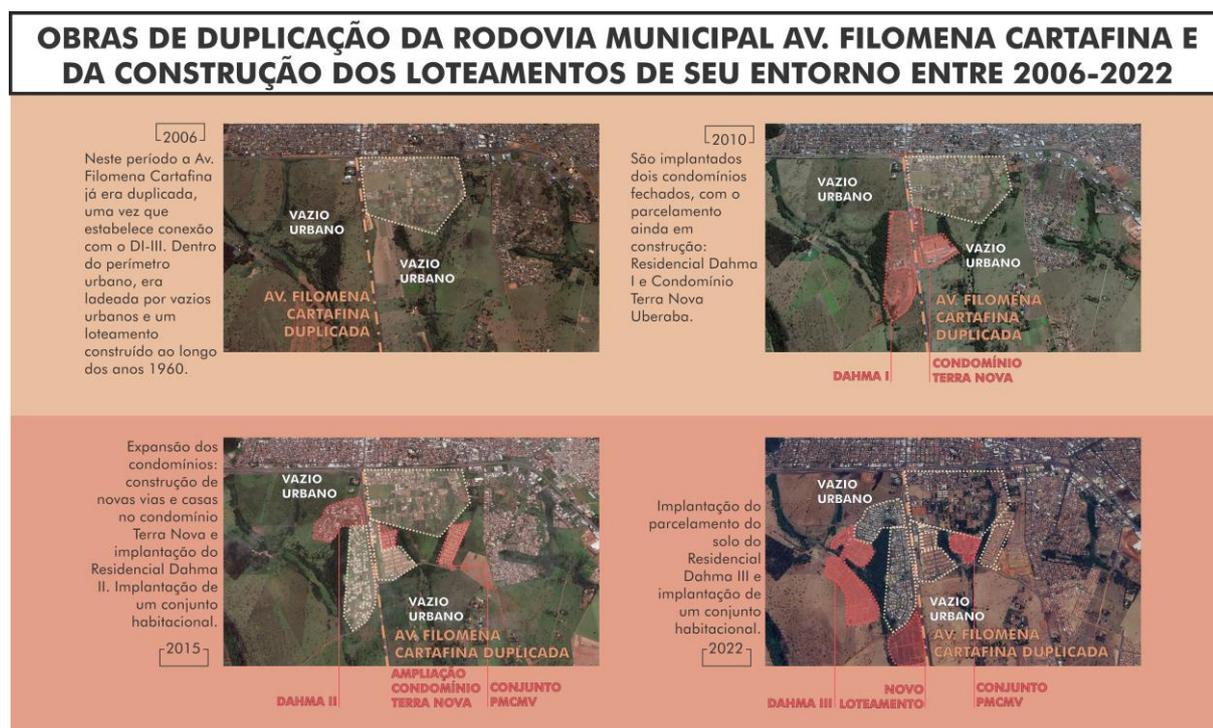
Figura 29- Relação entre a implantação de novos loteamentos no entorno da rodovia MG-427 e suas obras de duplicação



Fonte: autora (2022).

A Avenida Filomena Cartafina já existia anteriormente a 1979. Contudo, foi neste ano em que, através da Lei nº 2.909/79, recebeu esta denominação. Apesar de denominada “avenida”, esta via cumpre a função de Rodovia Municipal, conforme do Plano Diretor Municipal (UBERABA, 2006). Nesse momento, a rodovia já era significativa no contexto urbano e regional, pois permitia deslocamentos rumo ao complexo industrial Vale Fértil. Com a Lei nº 2.909/79, o então prefeito Silvério Cartafina Filho, incluiu esta avenida no Plano Rodoviário Municipal e possibilitou sua integração aos Planos Rodoviários do Estado e da União (UBERABA, 1979). Essa rodovia pertence ao Governo Municipal e, para investimentos, conta com repasses do estado de Minas Gerais – pois está inclusa no Programa Provias – e com parcerias público-privadas, com a participação de empresários das indústrias do DI-III, localizado na porção sudeste do município de Uberaba-MG. Desde o início dos anos 2000, a Av. Filomena Cartafina, responsável por conectar Uberaba-MG a Baixa (distrito de Uberaba) e a Delta-MG, já era duplicada (Figura 29).

Figura 29- Relação entre a implantação de novos loteamentos no entorno da Av. Filomena Cartafina e suas obras de duplicação



Fonte: autora (2022).

Em 2006, essa área continha somente um loteamento, acessado pela rodovia BR-262. Entretanto, diferentemente da MG-427, o fato de esta avenida já ser duplicada pode ser considerado um atrativo para a implantação de condomínios entre 2010 e 2022, entre eles: Residencial Dahma I, II e III e Condomínio Terra Nova. Mas, assim como no caso anterior,

não há diferenciação entre as classes econômicas que habitam o entorno das rodovias uberabenses. A partir de 2015, ao lado de um dos condomínios fechados, ocorre o início da construção de um conjunto habitacional financiado por programas governamentais. Nesse caso, a rodovia já duplicada antecipou a vinda de camadas de média e alta renda, atraindo um condomínio horizontal de grande extensão para uma área já dotada de infraestrutura urbana. Diferentemente da área central da cidade, onde também existem condomínios, neste local há espaço avantajado para a expansão dos condomínios e para a segregação destes indivíduos, os quais podem acessá-los com maior facilidade a partir de veículos automotivos particulares.

Ao estabelecermos uma relação entre a provisão de infraestrutura rodoviária e os processos de expansão (até, aproximadamente, os anos 1980) e dispersão urbana (aproximadamente, a partir dos anos 1990) em Uberaba-MG, percebemos que há, simultaneamente, participação estatal e privada. O Estado atua na provisão das rodovias federais e estaduais, na duplicação das rodovias estaduais e municipais e na gestão da infraestrutura rodoviária que não foi concedida à iniciativa privada. É através das concessões das rodovias que as empresas atuam diretamente, seja pela gestão da rodovia ou através do planejamento de novos loteamentos. A maioria dos parcelamentos ocorre paralelamente ou posteriormente às obras na infraestrutura rodoviária e são poucos os que as antecede – aqui destacamos aqueles que têm acesso por outra rodovia, como por exemplo, o condomínio Jockey Park, na BR-262. Ao analisarmos o crescimento urbano uberabense após os anos 2000, percebemos maior força da iniciativa privada na orientação do crescimento do tecido urbano.

Segundo Toledo Silva (2004), entre as décadas de 1940-1970, grandes empresas e holdings estatais de infraestrutura e de indústria trabalhavam juntamente a políticas nacionais de desenvolvimento industrial. Após a década de 1950, ocorre a setorialização das políticas de infraestrutura e, conseqüentemente, os sistemas reguladores desenvolvem instrumentos de ação setorial, os quais demonstravam-se mais ágeis quando comparados a políticas supra-setoriais (SILVA, T., 2004). Essa realidade intensifica-se a partir da década de 1960, acarretando, conseqüentemente, enfoque em setores específicos. O autor exemplifica, ao analisar meados do século XX, que a maioria dos instrumentos de política urbana no Brasil focavam, majoritariamente, na produção habitacional, enquanto a provisão de infraestrutura correspondia àquelas correlacionadas aos bairros produzidos. Assim, o autor destaca que o objeto da ação urbana se concentrava, sobretudo, nos segmentos de consumo do meio

ambiente construído e que as esferas da ação planejadora pouco se integravam com o âmbito urbano e regional. O setor habitacional destacava-se nas ações da política urbana deste período (SILVA, T. 2004).

Políticas habitacionais relacionam-se a questões imobiliárias e fundiárias. Fernando de Oliveira (2019), ao estudar as ações imobiliárias no espaço urbano de Uberaba-MG separa-as, temporalmente, da seguinte maneira:

- a) no início do século XX, famílias tradicionais, proprietárias de terras, utilizam as áreas da cidade que detêm para direcionar os investimentos urbanos, capitalizando-as. Os detentores de terra da cidade associavam-se a atividades vinculadas à criação de gado e demais serviços rurais. As famílias residiam em pequenas chácaras e não havia delimitação visível que as separasse, ou seja, não existia rompimento de suas relações sociais (de OLIVEIRA, F. F. 2019);
- b) posteriormente, entre 1940 e 1950, a elite fazendeira moveu-se para a área central da cidade. Nesse período, houve um movimento de ocupar tal espaço com melhorias infraestruturais, estéticas, sociais e culturais (de OLIVEIRA, F. F. 2019);
- c) após os anos 1970, marcados pelo aumento da industrialização – e aqui, um ressaltado particular nosso, após a construção da BR-050 e da BR-262 – popularizou-se o modelo de loteamentos fechados para a classe mais alta. Segundo Oliveira, F. F. (2019), inicialmente, isso ocorre a partir de condomínios verticais, mudando, em seguida, para sua forma horizontal.

Para compreender a expansão do espaço urbano de Uberaba-MG através da esfera da produção habitacional, vamos analisar programas e políticas habitacionais conforme o período em que foram propostos, de forma a demonstrar a participação do Estado e de empresas privadas na construção da cidade de Uberaba (Tabela 3).

Tabela 3- Produção habitacional em Uberaba entre 1985-2018: como o Estado e a iniciativa privada atuam na produção da cidade

PRODUÇÃO HABITACIONAL EM UBERABA ENTRE 1985-2018						
PERÍODO	GOVERNO	PROGRAMAS E POLÍTICAS	QUANTIDADE DE EMPREENDIMENTOS	FAMÍLIAS BENEFICIADAS	PROPORÇÃO DE FAMÍLIAS BENEFICIADAS	ÓRGÃO/ EMPRESA RESPONSÁVEL
1964-1985	Regime Militar	Banco Nacional de Habitação (BNH) Companhia de Habitação (Cohab)	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados
1985-1990	José Sarney	Encerramento do BNH. O governo careceu de políticas públicas voltadas à habitação de interesse sociais e municipalizou-as	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados
1990-1992/ 1992-1994	Fernando Collor de Melo Itamar Franco	As políticas públicas tinham um caráter emergencial, uma vez que o governo federal se encontrava em crise. Na gestão de Itamar Franco foram criados programas como o Habitar-Brasil e o Morar-Município.	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados	Não foram aferidos dados
1995-2002	Fernando Henrique Cardoso	Programa de Crédito Solidário e o Programa Especial de Habitação Popular Programa de Arrendamento Residencial – PAR (1999) Sistema Financeiro Imobiliário (SFI) (1997)	(1999-2002: 2º mandato) 17 empreendimentos 2.389 lotes	(1999-2002: 2º mandato) Famílias com renda superior a 10 salários mínimos. Apenas 1 família de classe D foi atendida. 2 empreendimentos voltados exclusivamente à classe C (contando com 1.045 lotes). 6 empreendimentos voltados a famílias de classes A e B (4 são condomínios fechados).	(1999-2002: 2º mandato) Classe A: 7% Classe B: 23% Classe C: 44% Classe D: 26% Classe E: 0%	(1999-2002: 2º mandato) Companhia Habitacional Do Vale Do Rio Grande (Cohagra)
2003-2006	Luiz Inácio Lula da Silva	Nova Política Nacional de Habitação (PNH) Sistema Nacional de Habitação Nova política de crédito estabelecida pelo governo federal possibilitou o financiamento de longo prazo, permitindo amortizações de imóveis adquiridos. Conjuntura de estabilidade e crescimento econômico	19 empreendimentos 5.484 lotes	Classe A, 651 lotes e classe B, 1368. A classe C, contudo, foi desprivilegiada, como pode ser visto abaixo, com grande redução de lotes para as famílias desta categoria. Foram realizados 5 empreendimentos voltados à classe D (com um total de 1.858 lotes). 1 empreendimento com 730 habitações para atender exclusivamente à classe E.	Classe A: 12% Classe B: 25% Classe C: 16% Classe D: 34% Classe E: 13%	Companhia Habitacional Do Vale Do Rio Grande; (Cohagra); MRV Engenharia de Belo Horizonte – MG
2007-2010	Luiz Inácio Lula da Silva	Programa de Aceleração do Crescimento – PAC (Ministério de Planejamento) Programa Minha Casa Minha Vida (2009)	30 empreendimentos 9.300 lotes	Classe A: 5 empreendimentos (condomínios fechados) com 1.233 unidades. Classe B: 1 empreendimento com 592 residências. Classe C: 8 empreendimentos (que totalizavam 2.364 lotes). Classe D: 1.888 unidades. Classe E: 8 empreendimentos, com 3.223 habitações.	Classe A: 13% Classe B: 6% Classe C: 26% Classe D: 20% Classe E: 35%	Cohagra (Uberaba – MG); MRV Engenharia (BH-MG); ITV Empreendimentos Imobiliários e Englobal (Uberlândia – MG); Rodobens Negócios imobiliários (São José do Rio Preto – SP); Damha Urbanizadora (São Paulo -SP)
2011-2014	Dilma Rousef	Segunda fase do Programa Minha Casa Minha Casa Minha Vida (PMCMV2) Instabilidade econômica e política: queda no setor imobiliário	(Dados referentes aos anos de 2015-2018) 39 empreendimentos 21.389 lotes	Classe A, 651 lotes e classe B, 1368. A classe C, contudo, foi desprivilegiada, como pode ser visto abaixo, com grande redução de lotes para as famílias desta categoria. Foram realizados 5 empreendimentos voltados à classe D (com um total de 1.858 lotes). 1 empreendimento com 730 habitações para atender exclusivamente à classe E.	Classe A: 12% Classe B: 25% Classe C: 16% Classe D: 34% Classe E: 13%	MRV Engenharia (BH-MG); Buriti Empreendimentos e Construções Ltda. (Redenção – PA); CI Empreendimentos e Construções Ltda. (BH-MG); VIC Engenharia (BH-MG); Construtora Brilhante Ltda (Brasília – DF); Urbaniza Comércio e Construções Ltda. (Brasília – DF); Rodobens Negócios imobiliários (São José do Rio Preto – SP); Damha Urbanizadora (São Paulo - SP); Cyrela Urbanismo (São Paulo -SP); Maika Empreendimentos e Participações (Uberlândia – MG); Infratecnica Engenharia e Construções Ltda. (Franca – SP).

Fonte: produzido pela autora (2022), adaptado de OLIVEIRA, F. F. (2019)¹⁶.

16 As informações que constituem esta tabela foram retiradas da dissertação de Fernando Fachinelli Rodrigues de Oliveira: “As recentes políticas habitacionais e as práticas do setor imobiliário na atualidade: a segregação socioespacial no espaço urbano de Uberaba – MG” (2019).

A Cohagra foi instituída a partir da Lei nº 3.920 de 24 de agosto de 1987. É uma sociedade de economia mista e tem, como sua maior acionista, a Prefeitura Municipal de Uberaba. Implementa, juntamente à Prefeitura, política habitacional de interesse social; produz e comercializa lotes urbanizados e habitações de interesse habitacional para os programas fomentados pelo Governo Federal; apoia programas e projetos de desenvolvimento comunitário; realiza projetos de regularização fundiária. A Cohagra atende famílias das seguintes rendas: faixa 01 (renda de até R\$1.800,00) e faixa 02 (renda de R\$1.800,00 até 6 salários mínimos). A Cohagra realiza licitações para que empresas privadas construam alguns de seus loteamentos.

A MRV Engenharia foi responsável pela construção do Condomínio Village Mercês, um condomínio fechado horizontal, com 43 unidades habitacionais, modelo destoante dos demais empreendimentos realizados pela empresa.

O Banco Nacional de Habitação (BNH) foi criado conforme a Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964. Segundo Oliveira, F. (2019), funcionava por meio de operações de crédito imobiliário e geria o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Era um banco que não operava diretamente com o público, sendo intermediado por demais bancos – públicos e privados – bem como companhias habitacionais e companhias de água e esgoto. Foi uma iniciativa do governo militar voltada a solucionar a situação de crise habitacional instaurada no país perante um momento de acelerada urbanização (OLIVEIRA, F. 2019). Segundo Bonduki (2008), era uma estratégia que visava “angariar apoio entre as massas populares urbanas” e paralelamente, impulsionar o setor da construção civil por meio da habitação.

A Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais (Cohab Minas) é uma sociedade de economia mista, criada pelo Governo do estado de Minas Gerais, com o objetivo de reduzir o déficit habitacional e urbanizar assentamentos precários do estado. Foi oficializada a partir da Lei nº 3.403, de 02 de julho de 1965, em função da demanda por moradias durante este mesmo período, fomentada pelo êxodo rural e transformação econômica e social do país. A Cohab direciona seu trabalho à população de baixa renda, principalmente àquelas com renda inferior a três salários mínimos. Contudo, desde sua criação até o momento presente, a atuação deste órgão modificou-se; o município, atualmente, é o responsável por disponibilizar o lote urbanizado e a Companhia toma parte quanto à construção, fiscalização de obras e subsídio de custo e investimento (COHAB-MG, s.d.).

O Programa de Crédito Solidário e o Programa Especial de Habitação Popular já existiam no primeiro mandato do governo FHC e foram mantidos na gestão de Lula. Eram, ambos, direcionados a famílias de baixa renda, com ganhos até três salários mínimos.

O Sistema Nacional de Habitação foi instituído pela nova PNH (OLIVEIRA, F., 2019).

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi formalizado no dia 5 de março de 2009, perante a Medida Provisória nº 459, transformada, posteriormente, na Lei nº 11.977 de 7 de julho de 2009 (BRASIL, 2009).

O Programa Minha Casa Minha Vida 2 (PMCMV2) foi instituído a partir da Medida Provisória nº 514/2010 e, posteriormente, entrou em vigor através da Lei nº 12.424 de junho de 2011 (BRASIL, 2011).

Através de uma leitura dos dados contemplados anteriormente, pode-se aferir que as políticas habitacionais, procedentes do grande *déficit* habitacional das cidades brasileiras, estão presentes há longa data na urbanização brasileira e colaboram com a expansão do tecido, uma vez que, como dito anteriormente por Toledo Silva (2004), a provisão de habitação induz a provisão de infraestrutura complementar e, ressaltando nosso, culmina, no crescimento de novos bairros.

No Regime Militar, a implantação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH), em 1964, demonstrava-se, à primeira vista, como uma iniciativa para atender as demandas sociais. Entretanto, estabelecia união do financiamento de habitações à participação da iniciativa privada, promovendo, por conseguinte, a aproximação entre mercado de terras e o setor imobiliário. Segundo Bonduki e Kowarick (1994) as políticas públicas desse período tratavam a habitação conforme os moldes capitalistas e excluía do processo de financiamento a maior parte da população – aquela que contava com renda mensal inferior a cinco salários mínimos (BONDUKI, KOWARICK, 1994).

Os governos de Sarney e de Fernando Collor de Melo realizaram poucos investimentos em políticas habitacionais. Abriu-se, segundo Fernando de Oliveira (2019) certa expectativa a partir de programas como o Habitar-Brasil e o Morar-Município, do governo de Itamar Franco, que assumiu o cargo de presidente após o impeachment de Collor. Contudo, é somente a partir da gestão de Fernando Henrique Cardoso que se vê um aprimoramento das políticas habitacionais, com o Programa de Crédito Solidário, o Programa Especial de Habitação Popular, o Programa de Arrendamento Residencial – PAR (1999) e do Sistema Financeiro Imobiliário – SFI, criado em 1997 (de OLIVEIRA, F. F. 2019). Esse governo, todavia, não disponibilizou muitos recursos para a construção de moradias de interesse social. Exemplo disso é o PAR, que, ao atender preferencialmente famílias de renda mais alta, não colaborou para amenizar o *déficit* habitacional (de OLIVEIRA, F. F. 2019). Os dados coletados por Fernando de Oliveira (2019) demonstram que houve, entre 1999 e 2002 (conforme a Tabela 03) 17 empreendimentos em Uberaba realizados pela Cohagra, uma sociedade de economia mista que participa, juntamente à Prefeitura Municipal de Uberaba, na construção de habitações e de lotes urbanizados na cidade – atua semelhantemente às Cohabs. Resultou na implantação de 2.389 lotes. Dessa forma, entre o final da década de 1990 e o início dos anos 2000, o governo municipal participou ativamente da construção e expansão do espaço urbano.

Posteriormente, ao longo do primeiro mandato do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2006), foram realizados 19 empreendimentos, contando com 5.484 lotes no total. Segundo Fernando de Oliveira (2019), Lula deu continuidade a programas implementados na gestão anterior. A produção habitacional aumentou, comparativamente ao período antecedente, mas com a seguinte ressalva: além da Cohagra, nesse período, participa, na construção e na expansão da cidade, uma empresa privada belorizontina.

Em seguida, há aumento da rentabilidade do setor habitacional, situação relacionada a questões políticas e econômicas nacionais. Ao longo do segundo mandato da gestão de Lula, até o fim da gestão de Dilma Rouseff, há um aumento significativo das produções habitacionais em comparação com o governo FHC. As políticas e a ampliação de recursos no período referente a 2011-2014 foram estratégicas para impulsionar as mudanças de atuação no setor imobiliário. Foram produzidos, respectivamente 30 empreendimentos (com 9.300 lotes) entre 2007-2010 e 39 empreendimentos (com 21.389 lotes, após o impeachment de Dilma Rouseff e ao longo da gestão de Temer, entre 2015-2018).

A partir da análise dos dados apresentados anteriormente, conclui-se que há significativa produção habitacional ao longo do Regime Militar, seguida de redução da construção de unidades habitacionais nas gestões de Fernando Collor/Itamar Franco e de Fernando Henrique Cardoso. A retomada do crescimento da construção de habitações ocorre a partir do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010, compatibilizando um total de 14.784 lotes na cidade). Nesses períodos, há maior participação pública na provisão de habitações, com o início da interação com a iniciativa privada ao final do primeiro mandato do presidente Lula, em 2006. Posteriormente, entre 2011-2018 (governo comandado por Dilma Rouseff e, subsequentemente, por Michel Temer), a iniciativa privada torna-se uma grande investidora da produção habitacional em Uberaba-MG e, por conseguinte, da expansão do tecido urbano uberabense.

Fernando de Oliveira (2019) aponta, neste momento de grande financeirização e concentração de capitais no setor imobiliário, uma situação na qual as incorporadoras transformam-se em grandes proprietárias de terras. Assim, as empresas passam a disputar a compra dos melhores terrenos. Comparando a provisão de unidades habitacionais ao longo das décadas, em Uberaba, podemos observar que há maior envolvimento de instituições públicas ao longo do Regime Militar e final dos anos 1990 e início dos anos 2000. Em seguida, entre 2011 e 2014, empresas privadas participam mais intensamente da provisão habitacional, juntamente às instituições públicas. Após 2007, há intenso envolvimento de

empresas privadas externas a Uberaba-MG – e em muitos casos empresas com sedes em outros estados – na construção da cidade. Pode-se aferir que a construção de unidades habitacionais também delinea o processo de aumento da mancha urbanizada.

Podemos associar a produção habitacional com a dispersão do tecido urbano, identificada na cidade após os anos 1990. Verificamos que a implantação de grandes conjuntos habitacionais ao longo dos anos 2000 em porções periféricas – principalmente ao longo de eixos rodoviários – configura um crescimento disperso do tecido urbano. Através da Tabela 03 podemos demonstrar, novamente, a produção conjunta do Estado e da iniciativa privada na produção do espaço urbano uberabense, quanto à esfera habitacional.

O Estado, quanto à produção habitacional em Uberaba, é identificado principalmente pelos órgãos Cohab e Cohagra, responsáveis por atuar na elaboração dos bairros e conjuntos habitacionais. A Tabela 4 sistematiza os bairros construídos pela Cohagra. Esta instituição também desenvolve escrituras de regularização fundiária. Ao longo das três últimas décadas, a instituição atuou de forma a regularizar áreas pontuais de bairros que já estão consolidados e tiveram o início de sua formação entre as décadas de 1930 e 1980. Os bairros que foram assistidos pela Cohagra através de regularização fundiária encontram-se na Tabela 5. Não foi designada a data de cada operação, uma vez que o processo de regularização de inúmeros imóveis das áreas urbana e rural ainda se encontra em atividade. Além disso, bairros que já tiveram imóveis regularizados no passado podem passar pelo processo novamente, incluindo outros imóveis que apresentem descumprimento perante a legislação uberabense.

Dentre os processos de regularização fundiária desenvolvidos pela Cohagra, destacamos as seguintes situações:

- a) Regularização fundiária dos distritos da área rural do município de Uberaba. Dentre eles: Baixa, Peirópolis, Serraria (com regularização de ranchos), Capelinha do Barreiro e Palestina.
- b) Regularização fundiária em bairros promovidos pela Companhia de Habitação de Minas Gerais em Uberaba. A Cohab-MG financiou a construção de 3.805 unidades habitacionais em Uberaba, nos seguintes bairros Silvério Cartafina; Boa Vista; Alfredo Freire I, II e III; Tutunas; Cássio Resende I e II; Margarida Rosa Azevedo I e II (também conhecido como Volta Grande). Dentre os bairros construídos com assistência da Cohab-MG, apenas Santa Marta e Sete Colinas não passaram pelo processo de regularização fundiária feita pela Cohagra (SARKIR, 2022).

Tabela 4- Loteamentos e conjuntos habitacionais promovidos pela COHAGRA em Uberaba

COHAGRA: PRODUÇÃO DE LOTES E DE HABITAÇÕES EM UBERABA¹⁷
Década de 1940
1. Recanto do Sol
Década de 1960
2. Margarida Rosa Azevedo (loteamento dentro do Parque das Américas)
3. Estrela da Vitória (identificado no Mapa de Loteamentos como “Cidade Ozanan”)
Década de 1980
4. Chácara Pontal
5. Jardim Triângulo I
6. Parque do Mirante
Década de 1990
7. Jardim Triângulo II
8. Residencial Morumbi
9. Residencial 2000
Anos 2000
10. Jardim Alvorada I (Jardim Alvorada II foi construído entre 2000-2020)
13. Jardim Belo Horizonte
14. Jardim Copacabana
15. Jardim Primavera
16. Loteamento Dos Ferroviários
17. Loteamento Jardim Santa Clara
18. Residencial Mangueiras
19. Pacaembu
20. Parque dos Girassóis I e II
2010
21. Bairro Gameleiras III
22. Jardim Anatê I e II
23. Parque dos Girassóis III e IV
24. Residencial Ilha de Marajó I ¹⁸
25. Residencial Marajós II e Jardim Marajó I e II
26. Residencial Isabel do Nascimento
27. Residencial Rio de Janeiro I, II, III e IV
Sem data identificada
28. Jardim Brasília
29. Loteamento Bela Vista (Ponte Alta)
30. Residencial em Ponte Alta (distrito de Uberaba)
31. Residencial Vila Flora
32. Sol Nascente (Capelinha Do Barreiro)

Fonte: SARKIR (2022)¹⁹; COHAGRA (2014; 2016; 2019a; 2019b; 2020a; 2020b; 2020c; 2021; 2022a; 2022b); UBERABA (2010; 2014).

¹⁷ As instituições de financiamento são Banco do Brasil (responsável, somente, pelo financiamento do conjunto habitacional Rio de Janeiro) e Caixa Econômica Federal (encarregada da maioria).

¹⁸ Este loteamento está inserido no Programa Minha Casa Minha vida (Área dos lotes: 214.769,72m²; quantidade de lotes: 1.010 lotes; quantidade de lotes incorporados no PMCMV: 606 lotes).

Tabela 5- Regularizações fundiárias realizadas pela Cohagra em Uberaba-MG

COHAGRA: REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA EM BAIROS DE UBERABA
Bairros com obras pontuais
1. Fabrício
2. Manoel Mendes
3. Residencial Palmeiras
4. Recreio dos Bandeirantes
5. Ilha de Marajó I
6. Jardim Maracanã
7. Residencial Parque das Laranjeiras
8. Villa Nova
9. Bella Vista
10. Amoroso Costa
11. Jardim Santa Clara
12. Elza Amui
Bairros que tiveram obras de regularização fundiária
13. Conquistinha (próximo à ETE e ao bairro Residencial 2000) – 34 imóveis - 2021
14. Vila Paulista
15. Cidade Ozanan
16. Antônia Cândida
17. Chica Ferreira
18. Vila Esperança
19. Jardim Primavera
20. Jardim Triângulo
21. Mangueiras
22. Parque São Geraldo
23. Abadia
24. Estrela da Vitória (2020 – fim do processo)
25. Parque das Gameleiras
26. Silvério Cartafina
27. Boa Vista
28. Alfredo Freire I, II e III
29. Tutunas
30. Cássio Resende I e II
31. Margarida Rosa Azevedo I e II

¹⁹Os dados foram coletados por meio de pesquisa de campo na sede da Cohagra (Uberaba). Os bairros identificados pela Cohab não estão compreendidos em um recorte temporal particular, devido à falta de dados específicos o suficiente. Os dados referentes à Cohagra abrangem os anos 2000-2020.

Distritos da zona rural do município de Uberaba que tiveram obras de regularização fundiária

- 32. Baixa (regularização de 40 famílias)
- 33. Peirópolis
- 34. Serraria 14/02/2020 (início do processo)
- 35. Capelinha do Barreiro
- 36. Palestina

Bairros com regularização fundiária através de escrituras de usucapião

- 37. Vila Paulista
- 38. Lourdes
- 39. Estados Unidos
- 40. Amoroso Costa
- 41. Abadia
- 42. Boa Vista
- 43. Jardim Terra Santa
- 44. Jardim Esplanada
- 45. São Benedito

Total de escrituras: 24 escrituras de usucapião²⁰

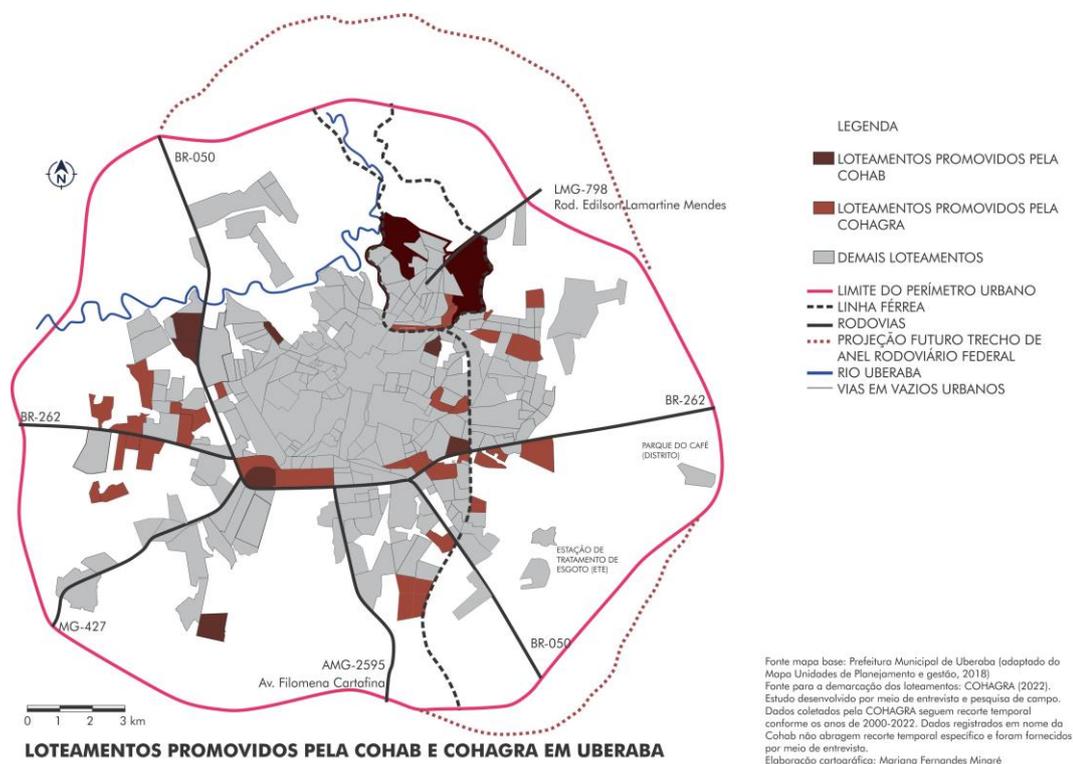
Fonte: SARKIR (2022); COHAGRA (2014; 2016; 2019a; 2020a; 2020b; 2020c; 2021).

Os loteamentos produzidos pela Cohagra e Cohab, levantados anteriormente, são demonstrados a seguir no Mapa 10. São implantados, majoritariamente, perante duas lógicas distintas, que caracterizam a expansão de Uberaba após os anos 1940 (o acesso a dados das atividades da Cohab e Cohagra foi limitado e, por isso, iniciam na década de 1940, como demonstrado na Tabela 04):

- a) externos ao anel configurado por rodovias, ferrovia e Rio Uberaba;
- b) construídos através de um eixo radial, isto é, longe do centro e ao longo de uma rodovia, a qual é utilizada para acesso à mancha urbana consolidada.

²⁰ O total foi contabilizado a partir da soma de escrituras de usucapião apenas nos bairros: Amoroso Costa, Abadia, Boa Vista, Jardim Terra Santa, Jardim Esplanada e São Benedito (nem todos foram construídos pela Cohagra, mas esta instituição realizou a regularização fundiária).

Mapa 10 - Loteamentos promovidos pela Cohab e Cohagra em Uberaba



Fonte: elaborado pela autora (2022) a partir do mapa base “Unidade de Planejamento e Gestão” (2018) da Prefeitura Municipal de Uberaba (PMU). Dados coletados para a demarcação dos loteamentos: SARKIR (2022)²¹; COHAGRA (2014; 2016; 2019a; 2019b; 2020a; 2020b; 2020c; 2021; 2022a; 2022b); UBERABA (2010; 2014).²²

2.2 Provisão de infraestrutura e centralidades

O estudo da provisão de infraestrutura rodoviária e de habitações apresenta, como destacado anteriormente, relação com o crescimento disperso do tecido urbano. Nesta seção, analisaremos se a provisão de infraestrutura viária, rodoviária, ferroviária, bem como a instalação de equipamentos públicos e privados em Uberaba-MG, serão responsáveis por configurar novos espaços de centralidade, isto é, áreas da cidade que concentram usos tradicionalmente centrais (SPOSITO, 1991) e tornam-se independentes do centro, modificando, assim, a hierarquia dos espaços na cidade (VILLAÇA, 2001). Baseado na bibliografia estudada – Villaça (2001), Sposito (1991) e Whitacker (2017) – o presente

²¹Os dados foram coletados por meio de pesquisa de campo na sede da Cohagra (Uberaba). Os bairros identificados pela Cohab não estão compreendidos em um recorte temporal particular, devido à falta de dados específicos o suficiente. Os dados referentes à Cohagra abrangem os anos 2000-2020.

²² Neste mapa, não foram localizados os distritos, uma vez que se encontram fora do perímetro urbano. Também não foram demarcados os seguintes loteamentos: Sete Colinas, Residencial Vila Flora, Jardim Brasília e Estrela da Vitória, devido à inacessibilidade a dados que pudessem colaborar para sua demarcação espacial.

trabalho emprega o termo “centralidade” como um adjetivo, que caracteriza uma determinada área com a qualidade de centro. Pode se referir ao centro em si ou a outros espaços distintos do centro tradicional, identificados como “subcentros”, termo que atua como um substantivo. O vocábulo “centralidade” demonstra-se mais abrangente e não delimita apenas questões espaciais, mas também questões qualitativas e hierárquicas, e é adotado como um adjetivo. As noções de hierarquia embasam-se no diálogo entre as teorias de Villaça (2001), Whitacker (2017) e Limonad e Costa (2015), que tratam sobre a independência que áreas de novas centralidades estabelecem em relação ao centro tradicional.

Para Villaça (2001), “centro” refere-se ao espaço dotado de infraestrutura para comunicação e serviços urbanos. Constitui-se como um nó de fluxos, isto é, um espaço dominante das sociedades informacionais. Segundo o autor, “centro” é um elemento – expresso pela noção de “ponto” – criado com o objetivo de otimizar deslocamentos para acessar as principais atividades da cidade. Assim, a concepção de centro, para o autor, não vem associada somente aos usos que comporta, mas sim, principalmente, aos deslocamentos em sua direção e ao tempo gasto para realizá-los. Os centros tradicionais são focos que irradiam a organização espacial da cidade (VILLAÇA, 2001, p. 244). Assim, um ponto torna-se centro a partir do momento em que se instalam atividades diversas que suscitam grande quantidade de deslocamentos simultâneos.

Ainda, Villaça (2001), que volta seu estudo para metrópoles e grandes aglomerações, reitera que quanto menor a cidade, maior é a concentração do setor terciário no centro tradicional. Paralelamente, para Whitacker (2017), “centro” é compreendido como um local de encontros e de confluência de deslocamentos – referentes a movimentos materiais e imateriais. Tais fluxos dialogam, preponderantemente, com a esfera econômica. Em cidades médias, a localização de atividades do setor terciário – prestação de serviços e varejo – são, segundo Vargas (2020), delineadoras da convergência de fluxos de mão de obra e consumidores a um ponto em comum e colaboram para reforçar a noção de centralidade da área.

Villaça (2001) avalia que o centro pode expandir-se e deslocar-se conforme as dinâmicas sociais urbanas, culminando no surgimento de subcentros, os quais derivam-se, segundo o autor, do deslocamento das classes de alta renda – conclusão obtida a partir do estudo que Villaça (2001) realiza a respeito da cidade de São Paulo-SP. Assim, “subcentro” é definido como uma “[...] aglomeração diversificada e equilibrada de comércio e serviços” (VILLAÇA, 2001, p. 274). O movimento das camadas de alta renda induz o deslocamento

simultâneo de comércio e serviços que as acompanhe e proporcione, por conseguinte, a redução do deslocamento dessa população para acessá-los. Villaça (2001) destaca que a formação de subcentros pode ser voltada tanto para população de alta renda – em função de sua nova localização – quanto para as camadas populares – uma vez que as áreas destinadas à elite se tornam inacessíveis ao consumo da população de menor renda.

Para Sposito (1991), “subcentros” são áreas menores e menos especializadas que comportam funções correlatas ao centro e são criados em decorrência do crescimento populacional e do aumento da especialização de algumas funções. Sposito (1991) designa os termos *(re) especialização* e *(re) espacialização* para estabelecer a relação entre a reprodução das condições e qualidades do centro em outras áreas da cidade, através da implantação de comércios e serviços especializados, formando subcentros. Estes espaços caracterizam-se por: convergência de transporte coletivo, alta densidade habitacional e especialização de atividades econômicas (SPOSITO, 1991).

O processo de descentralização é explicado pela autora devido a: grande distância entre centro e bairros adjacentes, crescimento territorial da cidade e ineficiência da rede viária e do sistema de transportes coletivos. A descentralização pode acarretar o que Sposito (1991) denomina “desdobramento da área central”, isto é, a locação concentrada de atividades terciárias ao longo de vias de fluxo significativo, em áreas que não fazem parte do centro tradicional. Isso dialoga com os conceitos de Limonad e Costa (2015), quando as autoras descrevem a formação de atividades especializadas juntamente à fragmentação e segmentação das funções no espaço – moradia, trabalho, serviços e gestão. Assim, a organização social do espaço é modificada em função do meio técnico-científico-informacional e da ação do mercado imobiliário, alterando a condição e consolidação de centralidades (LIMONAD; COSTA, 2015).

Para Limonad e Costa (2015), o conceito de “centro” e “centralidade” depende da existência de aglomeração e concentração de empregos e atividades. “Centro”, para as autoras, é um lugar marcado por hegemonia (ou seja, há imposição de sua lógica no entorno), concentração espacial, exercício de poder, relações verticais e horizontais de dominação e irradiação de atividades. Quanto às relações verticais de dominação, observa-se similaridades com o conceito de Villaça (2001), o qual distingue o “centro” a partir da hierarquia. “Centralidade”, para Limonad e Costa (2015) é a propriedade daquilo que é considerado centro. Pode ocorrer fora de áreas historicamente centrais, a partir do momento em que um

lugar exerce hegemonia sobre outro, isto é, detém poder econômico, financeiro e sociocultural sobre o outro (LIMONAD; COSTA, 2015).

Em função da fragmentação e segmentação de atividades no espaço, Limonad e Costa (2015) avaliam que ocorre, em determinadas cidades, a formação de centralidades especializadas. São espalhadas territorialmente na forma de redes policêntricas e multipolares de cooperação e competição. Com isso, pode-se verificar que, pelo ponto de vista das autoras, a consolidação de uma cidade policêntrica é pautada na formação de espaços altamente especializados quanto suas funções, que se demonstram independentes do centro tradicional.

O termo “centralidade”, para Sposito (1991) refere-se à atribuição do conceito de centro em outras localidades, territorialmente distantes do centro. Novas centralidades, para a autora, além de conterem atividades tipicamente centrais, também compreendem atividades com alto grau de especialização. Assim, segundo Sposito (1991), a ocorrência de novas centralidades advém da necessidade de instalar comércios e serviços em outros locais, fora do centro, quando estas funções se tornam mais especializadas e segmentadas. Outro motivo para o desenvolvimento de novas centralidades, para Sposito (1991), é o crescimento populacional, atrelado à saída de habitantes que anteriormente residiam no centro rumo a áreas periféricas, introduzindo nelas novos comércios e serviços, com o objetivo de reduzir deslocamentos longos para acessar tais atividades.

Esse processo é intrínseco à organização social da cidade e resulta na formação de uma nova estrutura urbana, marcada por descentralização e desconcentração econômica, as quais, gradativamente, caminham para uma segregação socioespacial (SPOSITO, 1991). Além disso, devido ao fato de não dialogarem fisicamente com centro tradicional, Sposito (1991) desconsidera a possibilidade de assimilar centralidades como uma expansão geográfica do centro.

Enquanto Sposito (1991) fundamenta seu conceito de centralidade na disposição do uso do solo, na sua relação com a organização social do espaço e na divisão social do trabalho, Villaça (2001) avalia estas áreas perante à hierarquia de localizações. Assim, o centro define a hierarquia urbana, e as centralidades são criadas em decorrência da demanda por organização das atividades sociais (VILLAÇA, 2001, p. 244). A centralidade, seria, assim, definida a partir de questões concernentes a mobilidade e acessibilidade.

Para Whitacker (2017) a “centralidade” é um processo espacial que pode expressar-se em áreas que não fazem parte do centro. A explicação é que os processos de concentração e centralização – típicos de áreas centrais – podem ocorrer em novas áreas urbanas. Para o

autor, a configuração do centro é historicamente produzida e necessita de novas formas espaciais que detenham características centrais de forma a possibilitar outros processos na cidade. Assim, quando uma área se torna mais concentrada e centralizada, os conteúdos típicos do centro a denotam intensidade e manifestação de centralidade, a qual pode se apresentar de forma diferente das dinâmicas comuns do centro (WHITACKER, 2017, p. 172).

“Centralidade”, para Lefebvre (2008), é uma forma resultante da reunião, da acumulação e da simultaneidade. A centralização, analisada sob a ótica econômica, volta-se à concentração de riquezas, poder, informação, conhecimento e cultura. Lefebvre (2008) ainda acrescenta que centralidades são efêmeras, isto é: “[...] sempre pereceram e desapareceram, seja por excesso (noutros termos, por ‘saturação’), seja por falta, por incapacidade de atrair tal ‘elemento’, seja, enfim, por assalto dos excluídos, dos rejeitados para as periferias” (LEFEBVRE, 2008, p. 124)

O espaço urbano, segundo Lefebvre (2008) é qualificado como uma mercadoria através do “valor de troca”, isto é, da intercambialidade entre “espaço” e “capital”. Este valor parte da comparação com outras mercadorias – e, conseqüentemente, com outros lugares. Assim, o “valor de troca”, que se expressa na forma de dinheiro para Marx, insere os espaços na lei da oferta e procura, ou seja, quantifica os espaços financeiramente (LEFEBVRE, 2008). O “valor de uso”, por sua vez, é qualificado por Lefebvre (2008) pela distância, responsável por tornar lugares mais ou menos desejáveis, questões designadas, mais especificamente, pela relação distância-tempo, o que se assemelha à definição de “centro” dada por Villaça (2001) – através dos deslocamentos cotidianos e da hierarquia das áreas centrais da cidade.

A noção de “centralidade” transmuta o conceito de “centro”, uma vez que ela pode ser observada no que Whitacker (2017) discorre como um conjunto de articulações escalares, dialogando com valores como “escala” e “tempo”. Assim, os conceitos de “centro” e “centralidade” diferenciam-se e são compreendidos da seguinte maneira: “centralidade” corresponde a um atributo, conteúdo e qualidade. É uma expressão que redefine áreas centrais. O “centro”, por sua vez, é a forma espacial na qual o conteúdo anteriormente descrito se manifesta (WHITACKER, 2017). Além disso, Whitacker (2017) também aborda uma perspectiva que colabora com a análise desta pesquisa, pois reconhece que o conceito de centralidade pode ser identificado através de escalas diferentes, isto é, ultrapassa a escala do espaço urbano.

Ao analisar Lefebvre, Whitacker (2017) destaca que “a centralidade é cambiante, na medida em que não se define pela localização, mas pelo movimento e pela articulação de diferentes localizações” (WHITACKER, 2017, p. 170). A centralidade, para o autor, é compreendida conforme um padrão de redes e articulação entre fluxos. Assim, não é somente definida no tecido urbano, mas também em uma escala mais abrangente, que envolve redes urbanas distintas.

Whitacker (2017) e Villaça (2001) aproximam-se ao discorrer sobre o centro perante a confluência de deslocamentos, ponto que é inclusive, abordado por Sposito (1991) no que diz respeito a configuração de espaços centrais pautados na convergência de eixos de transporte coletivo. Contudo, enfatizamos que Sposito (1991) consolida sua teoria acerca da centralidade a partir do uso e ocupação do solo e da organização social do espaço. Isso também é discorrido por Limonad e Costa (2015) ao calcarem a definição de novos espaços de centralidade a partir de pontos com alta concentração de empregos e atividades terciárias. Com isso, Limonad, Costa (2015) e Sposito (1991) defendem que o aumento da especialização de atividades terciárias é um dos principais fatores que transforma uma área em potencial centralidade.

Enquanto as autoras supracitadas explicam o deslocamento de atividades tipicamente centrais na cidade através da especialização do uso e ocupação do solo, Villaça (2001) o faz a partir da perspectiva da segregação de classes sociais. Para o autor, a concentração de renda de uma determinada população em um dado espaço suscita que novas atividades terciárias sejam alocadas em áreas próximas, para atendê-las. Apesar de ambas as conceituações se basearem na perspectiva econômica do espaço urbano, Villaça (2001) foca, sobretudo, na concentração de renda da população, enquanto Sposito (1991), Limonad e Costa (2015) ressaltam aspectos econômicos decorrentes de atividades produtivas – como venda de produtos e de força de trabalho.

Outro autor que estabelece relação entre economia e centralidade é Lefebvre (2008) que, assim como Villaça, compreende a efemeridade das centralidades. Podemos evidenciar que Sposito (1991), Villaça (2001), Limonad e Costa (2015) e Lefebvre (2008) reconhecem a influência recíproca estabelecida entre áreas de centralidade e a organização social do espaço. Entretanto, é importante destacarmos os conceitos que transcendem questões econômicas e sociais e também validam aspectos históricos e culturais no conceito de centralidade. Isso é visível nos conceitos de Whitacker (2017) e Limonad e Costa (2015). O primeiro salienta que o centro tradicional é constituído a partir de questões históricas e sociais inerentes a ele. E

estas são as características que o diferenciam, portanto, de novas centralidades. Todavia, Limonad e Costa (2015), ao se inserirem neste diálogo, afirmam que questões culturais também podem ser fatores que reforcem a estruturação de novas centralidades – juntamente às questões econômicas de organização social do espaço urbano.

Esta pesquisa compreende “centro” como o ponto da cidade que concentra maior quantidade de funções diversificadas, converge fluxos advindos de locais distintos e estabelece uma hierarquia em relação a outras áreas da cidade. “Subcentro” é o espaço que concentra atividades típicas do centro, mas fora dele. Coexiste, hierarquicamente, com o centro, uma vez que tal concentração de funções induz circulação de pessoas, as quais não necessitam exclusivamente do centro para atender suas necessidades diárias. “Centralidade” é a característica de uma área central que pode estar presente no centro, nos subcentros e no núcleo de aglomerados urbanos. Assim, o termo “centralidade” em Uberaba é compreendido como uma área multifuncional, que abrange significativa concentração de usos diversos.

Neste estudo, vamos avaliar como se consolidam novas áreas de centralidade em Uberaba e como interagem com o centro tradicional. Do ponto de vista territorial, Sposito (1991) desconsidera o conceito de expansão geográfica do centro, pois, em sua teoria, espaços de centralidade são constituídos devido ao aumento da distância física entre o centro tradicional e novos loteamentos. Contudo, neste trabalho, consideramos que o papel hierárquico do centro pode colaborar para agregar novas áreas de centralidade territorialmente próximas, expandindo-o.

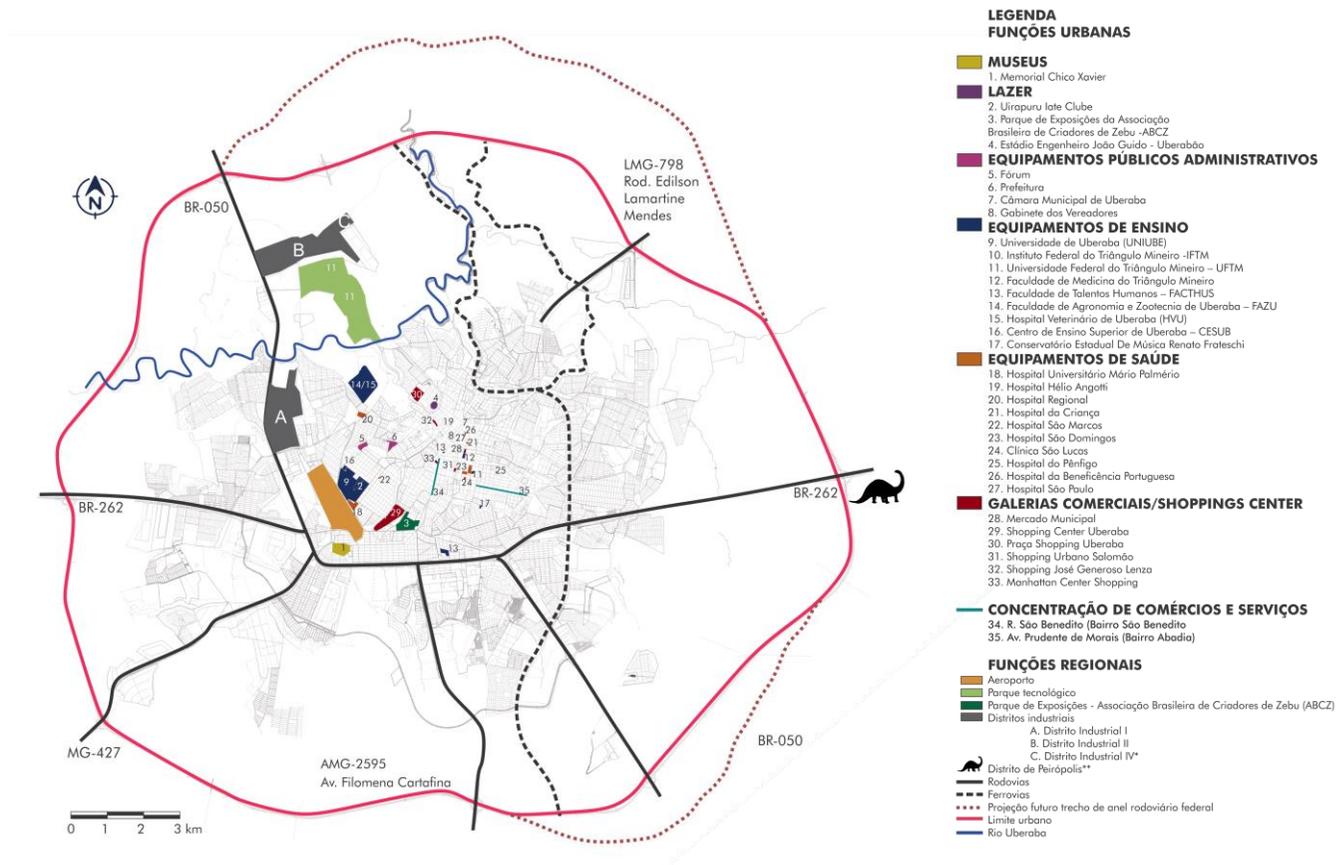
Uberaba-MG forma novos espaços especializados, com concentração de atividades terciárias de maior grau de qualificação – como, por exemplo, universidades e serviços públicos vinculados ao âmbito da saúde – ao longo de avenidas estruturais. Contudo, estas áreas não contêm diversidade de funções, uma das características marcantes de uma centralidade, que a torna capaz de competir com o centro e mudar a hierarquia da cidade. Os pontos de concentração de atividades terciárias em Uberaba dispõem-se a partir de uma monofuncionalidade, com alto grau de especialização e são identificados no Mapa de funções urbanas e regionais de Uberaba (Mapa 11). Apresentam potencial para se consolidarem como subcentros, mas no momento presente, não os são. O motivo é o fato de que os grandes equipamentos e empreendimentos de concentração de atividades terciárias posicionam-se pontualmente em avenidas estruturais, mas não consolidam um eixo longitudinal significativo que altere fluxos e relações de trabalho.

É importante destacar a localização da Prefeitura e do Fórum. Historicamente, a Prefeitura Municipal de Uberaba localizava-se no centro, no antigo Largo da Matriz. É transferida, nos anos 1980, para a Av. Guilherme Ferreira, no bairro Nossa Senhora da Abadia, um bairro antigo e adjacente ao centro. Essa mudança afasta a sede do ambiente tipicamente administrativo, porém não rompe sua integração ao centro. Subsequentemente, em 2006, a Prefeitura é reinstalada, juntamente às secretarias, no Bairro Mercês. Este bairro, apesar de ter o início de seu crescimento ao longo das décadas de 1950 e 1960, apresentava, ainda nesse período, áreas não parceladas entre o centro já consolidado e a área do Aeroporto Mário de Almeida Franco. Atualmente, contém alta densidade demográfica e é habitado, predominantemente, por população de classe média alta. Assim, a Prefeitura muda do centro para um bairro tipicamente habitacional, marcado por grandes lotes ociosos e pequenos comércios, serviços e escritórios, que já se encontravam no bairro anteriormente à implantação do novo prédio da prefeitura. Implanta-se, em meados dos anos 2000, em uma avenida capaz de interligar-se, facilmente, por meio de transporte automotivo particular, a demais vias da cidade. Contudo, afasta-se de outras instituições administrativas, como por exemplo, a Câmara dos Vereadores, que se manteve no local da antiga sede do Paço Municipal – essa edificação, agora, abriga somente do poder legislativo (SILVEIRA, 2015).

Como observado no mapa anterior, a mudança da Prefeitura para o novo bairro a afasta do poder legislativo, porém não a separa de todos os equipamentos administrativos, uma vez que o Fórum também é reinstalado na mesma área. Não há um rompimento entre as dinâmicas administrativas como consequência da reimplantação da prefeitura, mas os movimentos de circulação entre esses equipamentos e o centro – possibilitados pela integração do sistema viário – colaboram para ampliar a noção do limite do centro da cidade, sem que se constitua uma centralidade autossuficiente.

O Fórum da Comarca de Uberaba, segundo o Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, teve sua inauguração em 2016 em nova sede (MINAS GERAIS, 2016). A antiga (anteriormente denominada Fórum Melo Viana), localizada no Bairro Estados Unidos – adjacente ao centro – permanece no poder da administração pública e comporta, atualmente, a Justiça Eleitoral e a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social (Seds). A nova unidade do Fórum, por sua vez, foi implantada na Av. dos Advogados – prolongamento da Av. Pedro Salomão, construída por volta dos anos 1970 – ao lado de um extenso vazio urbano. O Fórum atua como o que Jacobs (2011) descreve como “uso principal”, isto é, empreendimentos que se portam como “âncoras” e atraem deslocamentos de pessoas a locais específicos com

Mapa 11 - Funções urbanas e regionais



FUNÇÕES URBANAS E REGIONAIS

*O Distrito Industrial III encontra-se fora do limite urbano de Uberaba. Seu acesso dá-se a partir da BR-040 (Av. Filomena Cartafina).
 **O distrito de Peirópolis também encontra-se fora do limite urbano. Seu acesso dá-se a partir da BR-262.
 Fonte mapa base: Departamento do Plano Diretor de Uberaba, 2020.
 Elaboração cartográfica: Mariana Fernandes Minaré

Fonte: produzido pela autora a partir do mapa base do Departamento do Plano Diretor de Uberaba (2020). Informações coletadas na Secretaria de Planejamento de Uberaba (SEPLAN, 2021).

propósitos prévios. Em decorrência disso, tais usos induzem a formação de “diversidade derivada”, ou seja, comércios e serviços de menor porte, responsáveis por atender a demanda dos “usos principais”.

No contexto apresentado, verifica-se que, com a saída do Fórum de sua antiga localidade central, ocorre a migração conjunta de escritórios de advocacia e comércios correlatos para o entorno do novo empreendimento. São construídas, conseqüentemente, torres voltadas ao uso corporativo e habitacional, visando atender esta nova demanda. Exemplos disso são os condomínios Comercial e Residencial Ilhas do Sol, construídos nas imediações do equipamento. O vazio ainda não loteado está sujeito à especulação imobiliária em função destas dinâmicas. Logo, nota-se que o aprimoramento das atividades de instituições e equipamentos induz a especialização do espaço que os comportam. Esta especialização não modifica a hierarquia do centro, uma vez que atividades do entorno do Fórum encontram-se em diversos pontos da cidade, como por exemplo, os escritórios de advocacia. O espaço que envolve o Fórum da Comarca não é monofuncional, uma vez que contém diversidade de funções. Além disso, aponta para uma tendência de mudança, pois, como foi inserido em uma vasta área de vazio urbano, tem potencial para formação de uma centralidade futura.

A partir da análise comparativa entre os Mapas de Funções urbanas e regionais (Mapa 11) e de Infraestrutura viária e rodoviária em Uberaba-MG (Mapa 12), pode-se destacar que a provisão de infraestrutura viária e rodoviária antecede a consolidação de novos pontos de concentração de atividades terciárias. Exemplos disso são as instituições de ensino superior, especializadas em educação de terceiro grau, as quais dispõem-se na forma de um arco no sentido noroeste-sudoeste.

A Tabela 6, quando comparada ao Mapa 12²³, colabora para a compreensão temporal do surgimento destas instituições em relação à construção das vias em que se inserem. Por exemplo: a Universidade de Uberaba (Uniube), fundada em 1947, localiza-se na Av. Nenê

²³ Os dados obtidos para a elaboração desse mapa são pautados nos decretos municipais de denominação de logradouro público, analisados em pesquisa de campo na Secretaria de Governo e através de correspondência de mensagens eletrônicas. Assim, devido ao fato de não sabermos precisamente a data da construção das vias, mas sim de suas denominações, utilizamos na legenda a expressão “anterior à” para situar temporalmente o leitor de que as vias já se encontravam construídas e trafegáveis nas décadas apontadas para cada via.

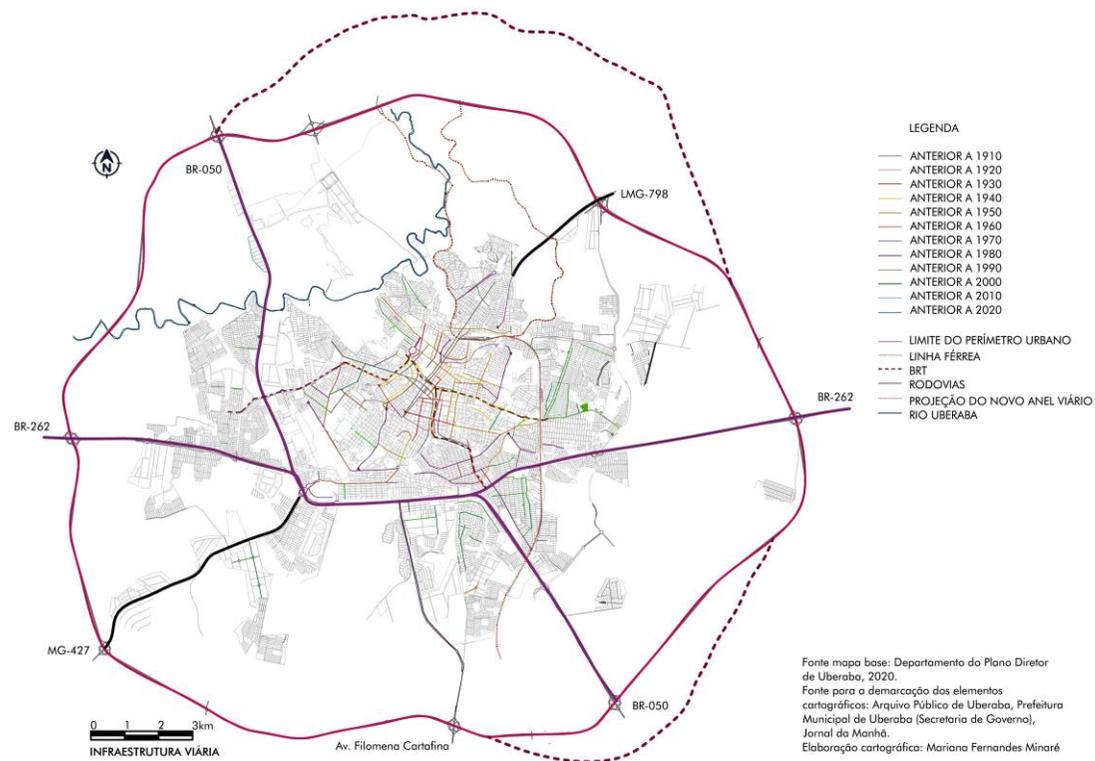
Sabino, construída anteriormente à década de 1950. O Centro de Ensino Superior de Uberaba – CESUB (antiga Faculdade de Ciências Econômicas do Triângulo Mineiro – FCETM) é fundado em 1966 ao lado da Uniube. Observa-se que a implantação destas universidades, ao lado leste do Aeroporto Mário de Almeida Franco – construído na década de 1930 – resulta na formação de vazios entre as universidades e o centro. Essas áreas vazias foram ocupadas ao longo das décadas de 1960 e 1970 – panorama compreendido a partir da análise conjunta entre o Mapa de funções urbanas e regionais, o Mapa de Infraestrutura viária e rodoviária em Uberaba-MG e o Mapa de implantação de loteamentos em Uberaba-MG.

Tabela 6- Instituições de ensino superior de Uberaba por ano de fundação

Instituição de ensino	Ano de fundação
Universidade de Uberaba – Uniube	1947
Sociedade Faculdade de Medicina do Triângulo Mineiro – FMTM	1953
Centro de Ensino Superior de Uberaba – CESUB	1966
Faculdade de Agronomia e Zootecnia de Uberaba – FAZU	1975
Faculdade de Talentos Humanos – FACTHUS	2004
Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM	2005
Instituto Federal do Triângulo Mineiro – IFTM	2008

Fonte: BILHARINHO (2019); FAZU [20--]; UNIUBE [s.d.]; UFTM [s.d.]; IFTM [s.d.].

Mapa 12-Infraestrutura viária e rodoviária em Uberaba-MG²⁴

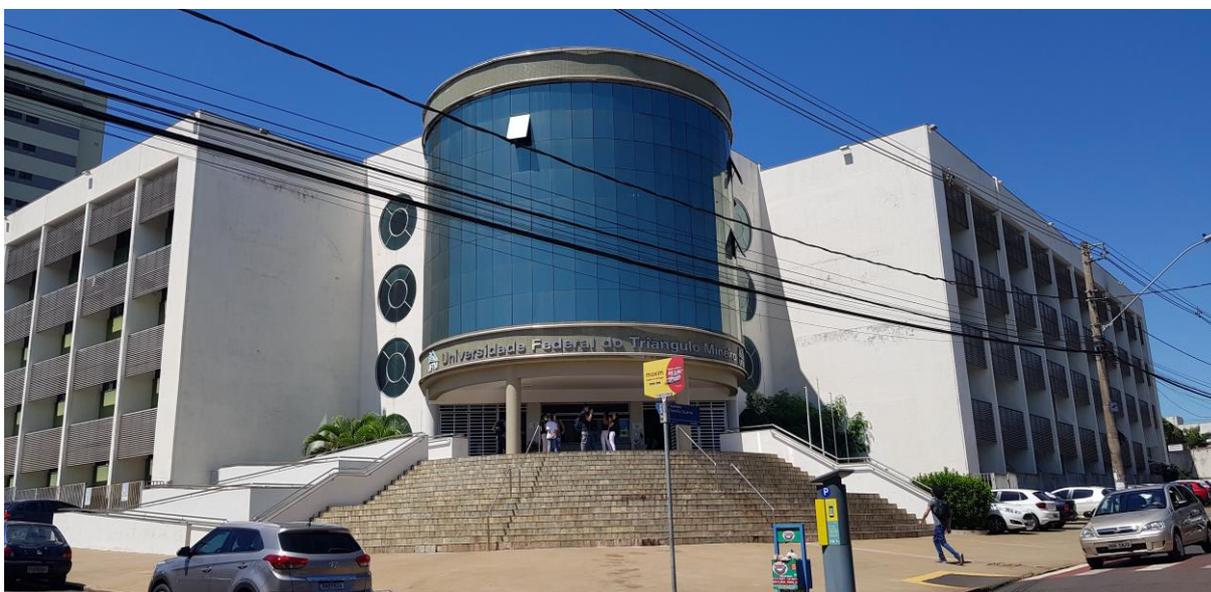


Fonte: produzido pela autora (2020), a partir do mapa base do Departamento do Plano Diretor de Uberaba (2020) e em informações coletadas em: BORGES SAMPAIO (1971), Catálogo Seletivo do Departamento Fotográfico do Arquivo Público de Uberaba (2001), Informativo “Do Córrego da Lage à Avenida Leopoldino de Oliveira” (1997), Secretaria de Governo (2020, informação pessoal)²⁵ e Jornal da Manhã.

²⁵ VIEIRA, Aparecida. **Pesquisa Avenidas**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 01 de nov. 2020, mensagem eletrônica. Estes dados foram completados por pesquisa de campo na Secretaria do Governo da Prefeitura Municipal de Uberaba, através dos livros de Decretos Municipais (1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990).

A Sociedade Faculdade de Medicina do Triângulo Mineiro (FMTM) foi fundada em 27 de abril de 1953, em frente ao Mercado Municipal. Foi implantada próxima ao primeiro hospital da cidade: a Santa Casa de Misericórdia, fundada em 1858, a qual se encontra, hoje, sob a administração da Universidade (BILHARINHO, 2019). A FMTM inicia-se como uma faculdade de medicina, comportando novos cursos somente após sua federalização, que ocorre em 1960. A construção da faculdade de medicina e a agregação de demais cursos demandou equipamentos complementares ao uso educacional, dentre os quais destacamos o Hospital Escola – inaugurado em 1982 – e a Biblioteca – inaugurada em sede própria em somente em 1981 (UFTM, s.d.). Observamos que equipamentos correlatos às áreas de saúde e educação são posicionados nos arredores da universidade, de forma a atender tanto os acadêmicos, quanto os profissionais e a sociedade civil. São atividades especializadas que estabelecem diálogo entre si, mas não o bastante para consolidarem-se como centralidades, uma vez que não rompe com a hierarquia do centro. Apenas em 2005, esta instituição passa a ser denominada Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM (Figura 30), com a construção de uma nova unidade, próxima à sede original.

Figura 30- Universidade Federal do Triângulo Mineiro (campus centro)



Fonte: autora (2022).

A Faculdade de Agronomia e Zootecnia de Uberaba – FAZU foi implantada em 1975 na Av. do Tutuna, que atravessa o loteamento Tutuna, elaborado originalmente pela Cohagra - iniciativa estatal. A construção deste equipamento foi estimulada pela Associação Brasileira

dos Criadores de Zebu – ABCZ, de caráter privado, que tem interesse em formar profissionais especializados na área. Diferentemente da UFTM, esta universidade apresenta campus de 186 hectares e é posicionada na franja da cidade, próxima à área onde seria construído, anos depois, o Parque Tecnológico. Na década de 1970, o bairro no qual hoje se encontra a FAZU continha tecido urbano fragmentado, com grandes áreas não parceladas entre os loteamentos. Posteriormente, tais vazios foram ocupados ao longo das décadas de 1980 e 1990. Assim, podemos associar a implantação do equipamento de ensino com o direcionamento do crescimento do tecido urbano.

O Instituto Federal do Triângulo Mineiro - IFTM, tem sua sede principal na Av. Edilson Lamartine Mendes, no Parque Tecnológico, construída em 29 de dezembro de 2008, pela Lei nº 11.892/2008 (IFTM, s.d.). Nesse caso, a implantação do instituto é reforçada em função da criação do Parque Tecnológico, fundado na década de 1990. Distingue-se da outra universidade pública da cidade devido à sua localização combinada com usos empresariais e industriais. A expansão urbana na porção correspondente ao Parque Tecnológico (quadrante norte de Uberaba), é contida, espacialmente, pela presença do Rio Uberaba e, legalmente, pelo Plano Diretor, que veta a ocupação da área com uso habitacional (UBERABA, 2006). A participação do investimento estatal ocorre conjuntamente entre as escalas federal e municipal, a última responsável pela construção das avenidas que atravessam áreas não parceladas e dão acesso ao IFTM.

O Estado, em seu âmbito municipal, também contribui com a expansão do tecido urbano a partir da implantação dos distritos industriais vinculados às rodovias. Novos bairros são criados nos arredores das indústrias, voltados à programas habitacionais e à moradia de trabalhadores. Como resultado, a gestão do espaço e a manifestação do poder público são atuantes, em Uberaba-MG, majoritariamente, nos sentidos noroeste e oeste, onde se destacam equipamentos de uso industrial e empresarial, instalados ao longo da rodovia BR-050 e de uso educacional, instalados em avenidas estruturais. Um exemplo disso é a Uniube, que preenche uma vasta área parcelada ao lado do Aeroporto e da FAZU e, junto com os outros equipamentos da área, suscitam a expansão urbana e a implantação de novas atividades. Com isso, podemos avaliar que há influência de equipamentos públicos e privados no crescimento do tecido. Além disso, pode-se compreender, a partir dos mapas anteriores, que o capital privado e os investimentos estatais atuam associadamente na construção e administração dos equipamentos de ensino superior e da infraestrutura viária e rodoviária.

Vargas (2020) colabora com essa discussão ao avaliar que alguns tipos de serviço se configuram como polos geradores de fluxos de pessoas, estabelecidos na forma de grandes empresas, públicas ou privadas. Este tipo de atividade concorre com a vitalidade dos centros tradicionais e são responsáveis por circulações decorrentes de uma atividade principal. Conseqüentemente, atraem atividades derivadas, resultando no que a autora chama de “encadeamento de atividades” (VARGAS, 2020). No entorno das universidades, observa-se a formação de espaços com usos complementares e especializados, que partem, simultaneamente, de uma demanda urbana e regional – ou seja, da população de Uberaba e de cidades vizinhas. Isso demonstra que o processo de expansão da cidade se vincula, preponderantemente, a equipamentos de especialização de comércio e serviços, que complementam atividades localizadas no centro.

Tal situação é identificada, também, no que diz respeito aos equipamentos de saúde: posicionam-se, muitas vezes, associados às universidades, de forma a facilitar os deslocamentos entre as instituições. Exemplos dessa associação entre equipamentos de saúde e educação são:

- a) equipamentos no entorno da UFTM, como o Hospital das Clínicas da UFTM (Figura 31), o ambulatório (Figura 32) e o Hospital São Domingos (Figura 33). Mais distante, têm-se o Hospital da Criança e o Hospital do Pênfigo;
- b) instituições hospitalares próximas à Uniube, envolvendo o Hospital Mário Palmério (pertencente à instituição de ensino em questão) e o Hospital São Marcos.

Excetuam-se deste paradigma:

- a) o Hospital Regional José Alencar – que se localiza em uma avenida estrutural com saída para a BR-050, estabelecendo fácil acesso a fluxos regionais;
- b) o Hospital Hélio Angotti, construído no centro ao longo do período moderno, concomitantemente às primeiras edificações verticais da cidade;
- c) o Hospital da Beneficência Portuguesa e o Hospital São Paulo, ambos localizados no bairro Estados Unidos, próximos ao centro.

Figura 31- Hospital das Clínicas (UFTM)



Fonte: autora (2022).

Figura 32- Ambulatório do Hospital das Clínicas (UFTM)



Fonte: autora (2022).

Figura 33- Hospital São Domingos



Fonte: autora (2022).

Figura 34- Condomínio Comercial São Lucas



Fonte: autora (2022).

O posicionamento dos hospitais no espaço urbano dialoga com as dinâmicas de cada lugar: os hospitais escola relacionam-se com as universidades, os hospitais do centro atendem à uma demanda múltipla de habitantes e são mais especializados e o hospital regional, construído recentemente, tem o objetivo de atender o aumento da demanda por leitos no município e, também, de distritos e outras cidades da região. Ainda assim, os hospitais do centro são utilizados por habitantes que não residem em Uberaba, por ofertarem tratamentos especializados em segmentos distintos. Tanto os hospitais do centro quanto os dos bairros são apoiados pelas dinâmicas e atividades do centro de Uberaba. O motivo é o fato de a maioria desses equipamentos configurarem-se como enclaves monofuncionais.

Apesar disso, atividades correlatas ao campo da saúde têm propensão a se concentrarem nos arredores dos hospitais. Um exemplo disso é o condomínio Comercial São Lucas (Figura

34), inaugurado em 2016, voltado a clínicas de diversas especialidades dos campos da medicina, fisioterapia e psicologia. Este empreendimento, que também se configura como um enclave, enfatiza a concentração de serviços de funções similares no mesmo espaço. Anteriormente a esta construção, clínicas médicas encontravam-se dispostas no interior de hospitais ou isoladamente, em construções de baixo gabarito, no interior dos bairros.

O Hospital Regional José Alencar, inaugurado em 2017, posiciona-se no entroncamento entre vias importantes: Av. Alexandre Barbosa (construída em torno dos anos 1930²⁶), Av. Dona Maria de Santana Borges (construída entre os anos 1960 e 1970²⁷) e Av. da Saudade (construída entre os anos 1940 e 1950). Assim, este equipamento instalou-se décadas depois da construção e consolidação do sistema viário deste bairro, que proporcionou a integração entre os fluxos destas avenidas à rodovia BR-050. Além disso, o sistema de transporte *Bus Rapid Transport* – BRT, presente na Av. da Saudade, colabora para aproximar o transporte públicos do equipamento público. O Hospital Regional pode ser um exemplo de como o Estado – em sua esfera municipal – preenche um vazio urbano em área já dotada de infraestrutura viária, rodoviária e de transporte público com um equipamento de abrangência regional.

No que diz respeito aos equipamentos de lazer levantados no Mapa 11, salientamos aqueles que contêm valor histórico, social e artístico, classificados pela lei do Plano Diretor como Unidades Especiais de Interesse Cultural (UEIC) (UBERABA, 2006). Dentre eles, destacam-se:

- a) Complexo Ferroviário da FCA;
- b) 1º Pavilhão da Estação da Estrada de Ferro da Mogiana;
- c) Parque de Exposições Fernando Costa (onde encontra-se a ABCZ);
- d) Museu Casa de Memórias e Lembranças Chico Xavier;
- e) Estádio Municipal Engenheiro João Guido – conhecido, popularmente, como Estádio Uberabão.

O Memorial Chico Xavier, criado pela Lei Municipal 12.448/2016, apresenta relevância regional, o que o diferencia dos demais museus da cidade (UBERABA, 2016). Foi construído

²⁶ Informação baseada no decreto municipal de denominação de logradouro público nº 340 de 06/11/1940.

²⁷ Informação baseada no decreto municipal de denominação de logradouro público nº 229 de 23/10/1975.

ao lado da Mata do Carrinho – área de conservação protegida por lei – o que aproxima lazer, cultura e meio ambiente, além de reforçar o turismo religioso e a história da cidade.

Tendo isso em vista, podemos observar as seguintes relações entre ações estatais e crescimento do tecido urbano em Uberaba:

- a) provisão de infraestrutura rodoviária (de ordem federal, estadual e municipal), de forma a facilitar a circulação de pessoas e o acesso a equipamentos especializados e para transportar mão de obra até os locais de trabalho;
- b) incentivo à implantação de equipamentos públicos e privados, especializados, de caráter regional, associados às rodovias (como o Aeroporto, Hospitais, indústrias, universidades e, inclusive, o Centro de Exposições da ABCZ);
- c) regionalização do cotidiano, derivada das demandas de outros municípios para o uso de equipamentos públicos e privados e para o trabalho em atividades de prestação de serviços. Como resultado, estes fluxos regionais interferem e compõem a lógica local da cidade de Uberaba.

No que diz respeito a empreendimentos de concentração de atividades comerciais, destacam-se os *shopping centers*, que se estruturam na ideia de aglomeração de diversidade de produtos, ao invés de especialização. Atuam de forma polarizadora através da estruturação de um polo terciário que garante a função de complementaridade, ou seja, "variedade equilibrada" de comércios e serviços (VILLAÇA, 2001, p. 303). Villaça (2001) reforça que o objetivo de tal variabilidade é correlato a ideia de consolidação do centro: reduzir e otimizar os deslocamentos dos clientes. Assim, indo a um único estabelecimento comercial, as pessoas conseguem suprir necessidades variadas, da mesma forma que estas necessidades podem ser atendidas com um deslocamento rumo ao centro, o qual contém grande diversidade de funções. Devido a esta alta variabilidade, os *shopping centers* apresentam “[...] grande força de concentração e rentabilidade espacial [...]” (VILLAÇA, 2001, p. 306), isto é, há grande quantidade de vendas em comparação à área ocupada pelo empreendimento. Dessa forma, Villaça (2001) ressalta que estes estabelecimentos diversificados vendem mais em comparação às lojas de subcentros e apresentam maior lucratividade. Contudo, em função da alta concentração de comércio em uma grande área, a implantação deste tipo de empreendimento pode afetar a diversidade de usos dos bairros nos quais se localizam.

Vargas (2020) destaca as principais diferenças espaciais entre os produtos comercializáveis e a prestação de serviços: os primeiros devem localizar-se em pontos de fácil

acesso, demonstrando-se vantajosos quanto ao tempo de locomoção e a possibilidade de entrega. Já os serviços, devido ao fato de se identificarem a partir da especialização da força de trabalho – isto é, grau de experiência e qualidade dos trabalhadores – não precisam se localizar em meio a uma massa arquitetônica uniforme de fácil acesso no espaço urbano. O motivo é o fato de que o consumidor se vê favorável a mover-se em busca do serviço desejado (VARGAS, 2020).

Essa afirmação pode ser relacionada ao tipo de serviço que *shopping centers* contêm. São menos especializados e podem atender a uma gama diferente de pessoas. O impacto dos *shopping centers* pode ser compreendido através de suas zonas de influência. Villaça (2001) estabelece a seguinte correção no que concerne os deslocamentos rumo à pontos de aglomeração de atividades terciárias: "[...] a população dessa grande zona de influência vai mais raramente a um centro especializado e com maior frequência ao centro diversificado" (VILLAÇA, 2001, p. 303). Os comércios em *shopping centers*, predominantemente grandes franquias, atraem consumidores e localizam-se estrategicamente em um empreendimento que configura confluência de fluxos e diversificação de funções, de forma a garantir frequência de consumidores e vendas. Villaça (2001) ressalta que *shopping centers* se diferenciam das lojas de departamento e dos subcentros, uma vez que são controlados pelo capital imobiliário. A escolha do "ponto" para a inserção deste empreendimento, segundo o autor, tem correlação com áreas habitadas, em sua maioria, por população de renda média e alta. Questões socioeconômicas também são usadas pelo autor como critério para a consolidação de subcentros.

Os estudos de Villaça (2001) demonstram que a modificação da estrutura do centro tradicional, em grandes aglomerações urbanas, não é justificada somente pela construção de grandes empreendimentos comerciais, uma vez que “os *shopping centers* vêm apresentando, entretanto, uma participação significativa no prosseguimento do esvaziamento dos centros principais de nossas metrópoles, embora o declínio desses centros tenha se iniciado antes da vulgarização dos *shopping [centers]*” (VILLAÇA, 2001, p. 308).

É importante compreender que Villaça (2001) analisa as dinâmicas de uma grande metrópole e avalia o processo de concentração de atividades terciárias atrelado à disposição de classes socioeconômicas distintas no espaço urbano. Afirma, ao estudar a cidade de São Paulo, que os *shopping centers* atraem, majoritariamente, as camadas de alta e média renda e, com isso, pode interferir sobre as atividades do centro e de subcentros. Assim, para Villaça (2001) a perda da força do centro tradicional deriva-se, em certa medida, da competição com

outros espaços que concentram atividades terciárias, como subcentros e grandes empreendimentos destinados a comércios e serviços.

Uberaba-MG, cidade de médio porte, estrutura-se diferentemente da metrópole analisada por Villaça. O centro tem maior concentração de atividades terciárias, das quais decorrem deslocamentos cotidianos. Dentre tais atividades, foram levantadas, por meio de pesquisa de campo, maior concentração de comércio local e serviços de pequeno porte no centro e em vias específicas, dentre os quais destacam-se, predominantemente, atividades de: correspondentes bancários, serviços médicos, atendimentos odontológicos, assessorias jurídicas, prestação de serviços de advocacia, empréstimos e contabilidade²⁸.

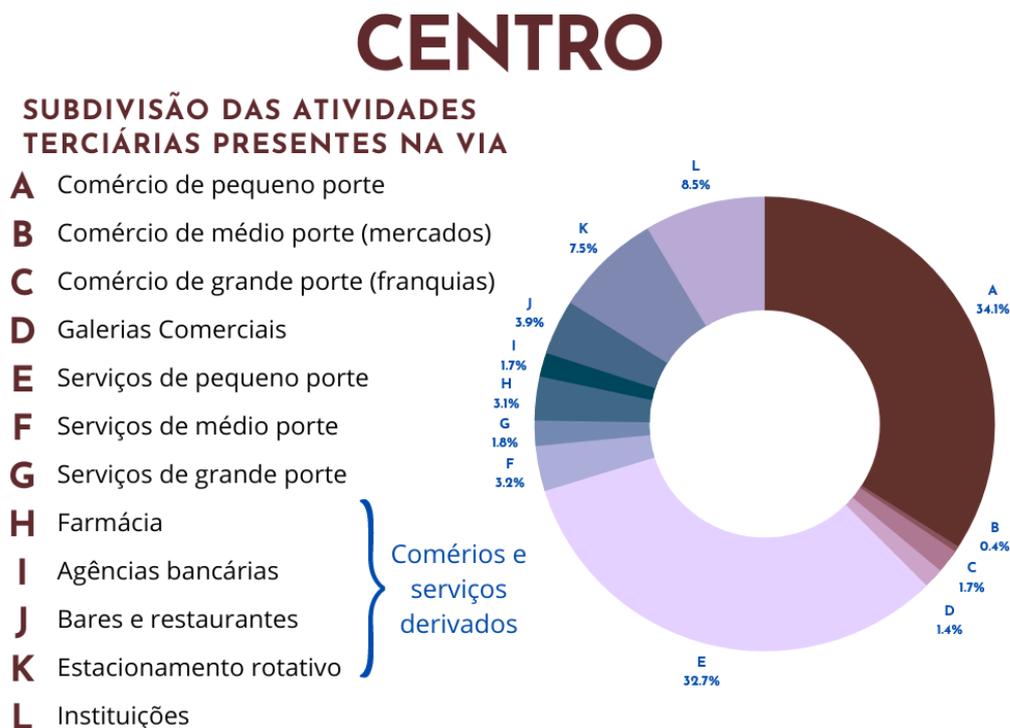
O gráfico da Figura 35 foi elaborado a partir de levantamento de campo do centro em 2022. Refere-se a quantidade de estabelecimentos existentes no centro conforme a: comércio (de pequeno, médio e grande porte), galerias comerciais, serviços (de pequeno, médio e grande porte), farmácias, agências bancárias, bares e restaurantes, estacionamentos rotativos e instituições. Podemos traçar uma relação entre a quantidade total de empreendimentos e o número de comércios locais, correspondentes à 34,1% das atividades do centro. Os serviços de pequeno porte, juntamente com os comércios, prevalecem no centro, com 32,7% de atividades na área. Também há presença de grandes redes comerciais, dispostas na Tabela 7. As franquias, contabilizadas pela quantidade de estabelecimentos, compõem apenas 1,8% das funções do centro, contudo, têm maior impacto quanto a vendas e deslocamentos de clientes quando comparadas a pequenos empreendimentos. Atendem uma significativa quantidade de pessoas, devido à confluência de circulações de indivíduos. A população residente no centro é, em sua maioria, de renda média (IBGE, 2010).

O centro destaca-se, na cidade, pela sua condição hierárquica de direcionar os deslocamentos para um ponto em comum, além de abarcar significativa diversidade de atividades terciárias, sendo o local mais relevante na cidade para este fim. Nota-se, em

²⁸ A separação dos níveis de serviços foi definida, nesta pesquisa, da seguinte maneira: a) serviços de pequeno porte: são aqueles prestados na escala da vizinhança, por poucos indivíduos, atendendo poucos clientes, os quais deslocam-se por distâncias curtas para acessá-los; b) serviços de médio porte: são serviços prestados por empresas maiores ou grupos de profissionais que se organizam em clínicas ou escritórios, de forma a atender uma demanda maior de clientes, os quais percorrem caminhos mais extensos para acessá-los, podendo advir de outros bairros. Exemplos disso são: funerárias, clínicas de exames laboratoriais, postos de saúde, clínicas odontológicas – organizadas por vários profissionais – Centro de Medicina e Segurança do Trabalho, Prevenção de Medicina Ocupacional, bem como academias; c) serviços de grande porte: são aqueles prestados por grandes empresas, as quais induzem deslocamento de pessoas com intenção de acessá-las devido à preferência pelo serviço prestado. Além disso, nesta classificação encontram-se redes de empresas que atuam na escala nacional. Destacamos, como exemplo, empresas de operadoras telefônicas e hotéis geriátricos.

Uberaba-MG, pela quantidade de novos serviços de pequeno porte que se instalaram na porção central da cidade e pelas inúmeras lojas que foram fechadas nos últimos anos - em função da recessão econômica iniciada em 2020 - a redução de lojas de venda de bens e mercadorias (comércio) e o aumento de estabelecimentos de venda de força de trabalho (serviços).

Figura 35- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no Centro



Fonte: produzido pela autora (2022).

As galerias comerciais (Tabela 8) compõem 1,4% do comércio do centro – foram contabilizadas apenas a quantidade de galerias e não a quantidade de lojas que contêm. O modelo de galerias da cidade de Uberaba-MG abarca, principalmente, comércios e serviços de pequeno porte. Diferenciam-se dos *shopping centers* pelo fato de serem acessadas diretamente pelas calçadas, com saída direta para o logradouro público. Assim, os fluxos de circulação das galerias integram-se à escala do pedestre e em alguns casos, podem ser usadas como passagem, para acessar outras ruas. As galerias incrementam e diversificam as atividades do centro e facilitam o acesso de pessoas de outros bairros aos serviços mais levantados nesta pesquisa, como: dentistas, advogados, psicólogos, contadores, correspondentes e agências bancárias.

Tabela 7- Levantamento de franquias no Centro de Uberaba-MG

FRANQUIAS DO CENTRO DE UBERABA-MG EM 2022		
Nome da franquia	Quant. de lojas	Segmento de atuação e observações
Bob's	1	Alimentício
Bretas	1	Supermercado
Casas Bahia	2	Varejo: eletrônicos, eletrodomésticos, móveis e variedades. Uma unidade é implantada no Calçadão, R. Arthur Machado
CVC	1	Turismo
Eletrosom	1	Eletrônicos, eletrodomésticos e móveis
Gnatus	1	Revenda e assistência técnica em equipamentos odontológicos e médicos.
Habbib's	1	Alimentício
Lojas Americanas	1	Varejo, vestuário, eletrônicos e papelaria
Lojas Cem	1	Eletrodomésticos e móveis
Magazine Luiza	1	Varejo, eletrônicos, eletrodomésticos e móveis
Pernambucanas	1	Vestuário
Petz	1	Mercado voltado à animais de estimação
Subway	1	Alimentício
Zema	1	Eletrônicos, eletrodomésticos e móveis

Fonte: autora (2022).

Tabela 8- Galerias comerciais presentes no Centro de Uberaba-MG

GALERIAS COMERCIAIS DO CENTRO DE UBERABA-MG	
1	Alameda Brasil
2	Asa Center
3	Camelódromo
4	Centro Comercial Elias João
5	Centro Comercial Pascoal Salge
6	Edifício Os Bandeirantes
7	Elvira Shopping
8	Galeria Chapadão
9	Galeria Fausto Salomão
10	Galeria Margarida Afonso
11	Galeria Rio Negro
12	Shopping Generoso Lenza
13	Shopping Urbano Salomão

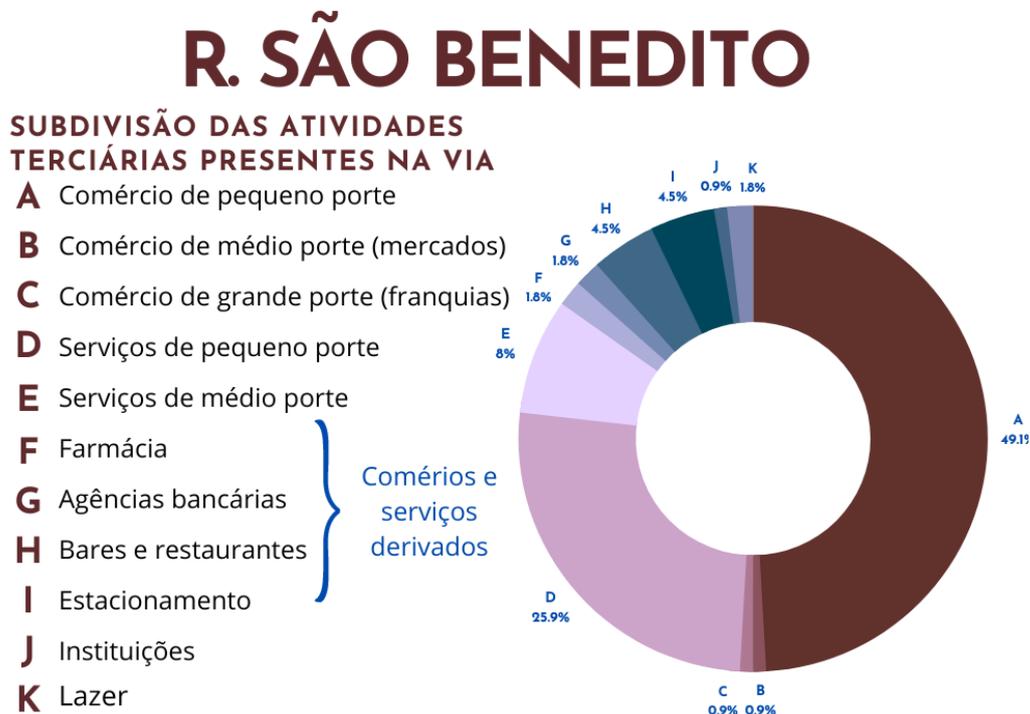
Fonte: produzido pela autora (2022).

A R. São Benedito (bairro São Benedito) é expressiva no cenário urbano em função da presença do antigo Terminal Rodoviário de Uberaba, por anos, localizado na Praça Dr. Jorge Frange, acessada por esta via. Era utilizada veementemente como forma de conexão entre fluxos advindos da escala regional e o centro. O novo Terminal foi instalado, no mesmo bairro, no ano de 1972. Não obstante, as dinâmicas da R. São Bendito persistiram e ela colabora, consideravelmente, para que residentes de bairros próximos possam acessar comércios locais e serviços de pequeno porte da cidade. A Figura 36 ilustra a relação entre a R. Tristão de Castro e a R. São Benedito: a primeira direciona a circulação de veículos do centro para os bairros ao sul, e a segunda abarca fluxo advindo dos bairros, rumo ao centro. Estas ruas estão em áreas habitadas, majoritariamente, por população de renda média (IBGE, 2010).

A R. São Benedito comporta atividades mais diversificadas, devido ao fluxo intenso que possui desde sua construção, voltado a acessar funções diversas, dentre as quais destacamos, a partir do Gráfico de concentração de atividades terciárias na R. São Benedito (Figura 37): lazer (1,8%), bares e restaurantes (4,5%) e serviços de médio (8%) e pequeno porte (25,9%).

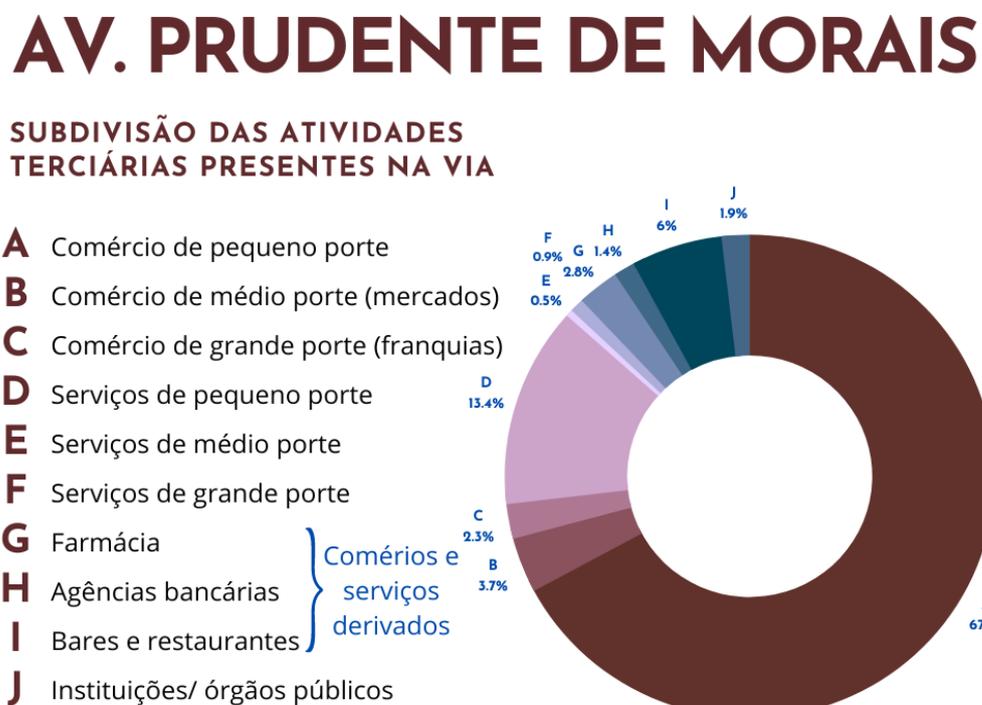
A concentração de franquias (0,9% em relação ao total de empreendimentos da área) é irrisória quando comparada ao número de estabelecimentos de comércio local (49,19% do total), contudo os grandes empreendimentos atendem a cidade de forma mais abrangente que pequenos comércios. Devido a diversidade de funções que comporta, o uso voltado a estacionamento é correspondente a 4,5% do total de atividades desta via. Isso decorre da valorização do automóvel particular para acessar pontos de concentração de atividades terciárias. A R. São Benedito pode ser compreendida como uma extensão do Centro, uma vez que se conecta a ele fisicamente e comporta uma quantidade significativa de atividades terciárias.

Figura 37- Gráfico da concentração de atividades terciárias na R. São Benedito



Fonte: produzido pela autora (2022).

Figura 38- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes na Av. Prudente de Moraes (bairro Abadia)



Fonte: produzido pela autora (2022).

As atividades das vias apresentadas anteriormente são complementares às do centro, contudo, não se demonstram numerosas e diversificadas o suficiente para superá-lo no tocante à hierarquia e à quantidade de deslocamentos. Isso é compreensível ao observarmos a proporção entre a área do centro e a área das avenidas, no recorte apresentado na Figura 38. A área do centro expandido contém instituições e funções fundamentais²⁹ para a cidade, que não se encontram presentes nas periferias, o que reforça deslocamentos diários para acessá-las, tanto para trabalho quanto para a utilização de serviços. Além disso, a questão da dimensão também envolve outros fatores, como quantidade de atividades, variedade, acesso e circulação, os quais enfatizam que o centro se mostra hierarquicamente mais relevante no que se refere à concentração de atividades terciárias no espaço urbano uberabense.

Quanto aos grandes empreendimentos comerciais privados, analisamos o *Shopping Center* Uberaba e o *Praça Shopping* Uberaba, os quais têm comportamentos, curiosamente, distintos. Enquanto o *Shopping Center* Uberaba, inaugurado em 1999, contém 56,7% de suas atividades compostas por franquias, o *Praça Shopping* – inaugurado em 2016 – engloba apenas 16% deste tipo de comércio. Uma explicação para isso é o fato de que o primeiro *shopping* se estabilizou na cidade com mais facilidade e instalou suas redes e franquias ao longo de 23 anos – até o período estudado nesta pesquisa – enquanto o segundo passou por um processo de instabilidade e fechamento de lojas, sendo preenchido por comércio local – que compõem cerca de metade de seus negócios (49,1%), conforme o Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no *Praça Shopping* Uberaba (Figura 39). Ainda sobre este empreendimento, serviços de pequeno (20,8%) e médio porte (3,8%) vieram preencher o espaço deixado por franquias que se retiraram. Assim, ocorre uma ocupação por salões de

²⁹ Destacamos aqui, dentre as 85 instituições levantadas: igrejas católicas e protestantes, centro de umbanda, Grupo Espírita Mercedes Chaves, Loja Maçônica: Academia União Uberabense, Escola Estadual Grupo Brasil, Escola de Cultura e Arte de Uberaba (ECAU), universidades (graduação e pós-graduação), associações de caridade, Câmara Municipal, Casa da Cultura, Secretaria Municipal de Esporte e Lazer, Hospital do Câncer do Triângulo Mineiro, Hospital Dr. Hélio Angotti, Hospital da Beneficência Portuguesa, Hospital Santa Lúcia de Uberaba, Hospital São Paulo, Associação Voluntários do Câncer, Instituto de Hemodiálise, Sociedade de Medicina e Cirurgia de Uberaba, Conselho Regional de Medicina, Unimed, Biblioteca Municipal, Central de Atendimento ao eleitor de Uberaba, Justiça Eleitoral, Bloco da Universidade de Uberaba (Centro), Factus, Academia de Letras do Triângulo Mineiro, Hospital da Criança, Ambulatório de Pediatria Dr. Milton Toubes Alonso, Centro de Prevenção à Criminalidade, Instituto Internacional de Projeciologia e Conscienciologia – Educação e Pesquisa, Sindicato dos Vigilantes de Uberaba e Região do Rio Grande, Sindicato dos Bancários, Procon, 8º Batalhão do Corpo de Bombeiros, Teatro Sesi Minas, Companhia Habitacional do Vale do Rio Grande (responsável pelo financiamento de habitações de famílias de baixa renda), Secretaria do Estado de Planejamento e Gestão, Junta de Serviço Militar (7ª circunscrição do serviço militar/ 8ª delegacia do serviço militar), Cartório de Registro Civil, Cartório do Primeiro Ofício de Notas (Tabelionato Silveira), Cartório Terra, Núcleo de Práticas Jurídicas, Mercado Municipal, Casa do Artesão.

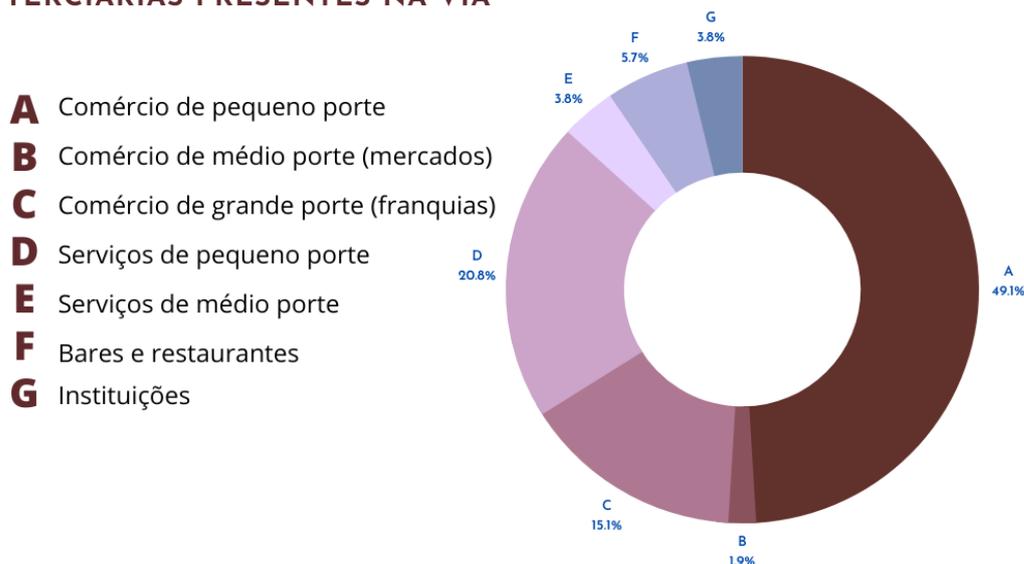
beleza, academias e escolas de idiomas. Nesse ponto, vale destacar que a maioria dos serviços presentes no *shopping center* se diferenciam daqueles inseridos no centro e nas vias estudadas anteriormente, uma vez que são mais especializados quanto aos segmentos em que atuam. Além disso, este *shopping center* contém duas instituições importantes, as quais tornam-no distinto do outro: Registro de Títulos e Documentos Civil das Pessoas Jurídicas e Cartório do 1º Ofício – Registro Civil das Pessoas Naturais. Tais instituições são correlatas a muitas daquelas levantadas no Centro e não dialogam com as atividades presentes no *Shopping Center Uberaba*.

O *Shopping Center Uberaba*, por sua vez, é voltado a compras em larga escala e ao lazer; foca, portanto, nos segmentos de consumo (com predomínio de franquias) e divertimento, correspondentes, respectivamente a: 56,7% e 12,6% das funções do empreendimento, conforme o Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no *Shopping Center Uberaba* (Figura 40). O lazer envolve bares, restaurantes, cinemas e parque de diversões. Ademais, comporta comércio local (14%) e serviços de pequeno porte (8,4%). Ao analisar a predominância de atividades que o *shopping* contém, observa-se que ele é complementar ao centro; todavia, direciona funções tipicamente centrais, principalmente de espaços públicos - como o lazer em praças e parques - para dentro do espaço privado.

Figura 39- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no Praça *Shopping Uberaba*

PRAÇA SHOPPING UBERABA

SUBDIVISÃO DAS ATIVIDADES TERCIÁRIAS PRESENTES NA VIA



Fonte: produzido pela autora (2022).

Figura 40- Gráfico da subdivisão das atividades terciárias presentes no *Shopping Center* Uberaba



Fonte: produzido pela autora (2022).

A distinção entre os *shopping centers* de Uberaba pode ser explicada pelo entorno destes empreendimentos. Enquanto O *Shopping Center* Uberaba encontra-se no bairro São Benedito e conecta-se ao Centro por meio do sistema viário - composto pelas vias Av. Santa Beatriz, Av. Santos Dummont, R. Ituiutaba e R. Major Eustáquio - o Praça *Shopping* Uberaba localiza-se na principal avenida da cidade - Av. Leopoldino de Oliveira - porém, em suas adjacências, há grande quantidade de lotes vagos e áreas não parceladas, que o separam do Parque Tecnológico.

O *shopping* que conseguiu fixar mais franquias (*Shopping Center* Uberaba) tem, ao seu redor, prédios habitacionais, escolas particulares, grandes lojas concorrentes, lojas e serviços menores, além de habitações unifamiliares e multifamiliares. Enquanto o *shopping* que apresenta poucas franquias (Praça *Shopping* Uberaba) abarca, em suas redondezas, uma grande avenida – com um importante terminal de transporte público – que comporta circulações destinadas, majoritariamente, ao segundo *campus* da UFTM, ao IFTM, aos Distritos Industriais (DI-II e DI-IV) e a empresas do Parque Tecnológico.

Os vazios do entorno são justificados pelo desincentivo à expansão do tecido urbano rumo ao vetor norte, designado – dentro da delimitação do Parque Tecnológico – para

indústrias, pesquisas e empreendimentos tecnológicos. Após a construção do Praça *Shopping*, iniciou-se o parcelamento de um dos terrenos vagos, através do projeto de torres de apartamentos voltados à população de renda média alta. As obras, contudo, foram embargadas devido à existência de fósseis na área e não foram concluídas até o presente momento. Assim, previu-se, para o Praça *Shopping* Uberaba e seu entorno próximo, a possibilidade de empreendimentos voltados à população mais abastada financeiramente, o que não se consolidou. Logo, o entorno dos *shopping centers* culminou por determinar seus funcionamentos internos. Os empreendimentos analisados não configuram centralidades uma vez que o centro concentra atividades mais diversificadas e em maior quantidade, assim como fluxos cotidianos. Os deslocamentos de clientes rumo aos shopping centers, relacionam-se ao lazer e ao consumo esporádico e intensificam-se em finais de semana e feriados.

Em paralelo à consolidação dos *shopping centers* e de comércios e serviços no interior dos bairros, as dinâmicas da área central acompanharam, ao longo das décadas, o processo de transformação da cidade. Isso dialoga com a formação e constituição histórica do centro e com a situação econômica atual. Historicamente, quando Uberaba ainda era um arraial, o centro continha as residências da elite rural, a qual demandou, por conseguinte, a consolidação de atividades mercantis. Em meados do século XX, o centro passa por um processo de verticalização, que chega, nas décadas seguintes, ao interior dos bairros de Uberaba. Após os anos 2000, é difundido um novo padrão de moradia para a população de maior renda: condomínios horizontais nas periferias da cidade (em suas porções oeste e sudeste). A mudança das formas e dos locais de habitação são acompanhadas pela abertura de novos comércios e serviços e fechamento de estabelecimentos antigos. Com isso, as antigas habitações do centro, datadas do início do século XX, foram transformadas, nas últimas décadas, em lojas e salas de prestação de serviços.

O Mapa 13 apresenta um recorte do centro de Uberaba-MG, com o levantamento do uso e ocupação do solo no ano de 2019 - precedente à pandemia de 2020 e ao fechamento de alguns negócios de pequeno porte. Destacamos, aqui, a grande quantidade de edificações fechadas, a maioria delas, construções do início do século XX. A leitura do mapa é completada pelo levantamento fotográfico das edificações fechadas no centro, correspondente às Figuras 43 a 52. O edifício do Grande Hotel e do Cinema Metrópole (Figura 12, Capítulo I), inserido na Av. Leopoldino de Oliveira (centro), também faz parte desta conjuntura.

Mapa 13- Mapa de uso e ocupação do solo em recorte do centro de Uberaba-MG

- | | | | | |
|---|---|---|---|--|
| instituições | 17. Banco Bradesco | 32. Hospital da Criança | Guimarães | Dores |
| 1. Casa de Conselhos | 18. SINPED | 33. Casa da Acolhida Marista | 32. Hospital da Criança | 46. Creche A Pequena Casa de Maria |
| 2. Igreja do Evangelho Quadrangular | 19. Casa dia | 34. Museu de Arte Sacra - Igreja Santa Rita de Cássia | 33. Casa da Acolhida Marista | 48. PROCON |
| 3. Sociedade de Medicina SMCU - CRMG | 20. Casa da diálise | 35. Cartório de Registro de Imóveis | 34. Museu de Arte Sacra - Igreja Santa Rita de Cássia | 49. SICOB |
| 4. Central de atendimento ao eleitor de Uberaba | 21. UNINTER - centro universitário | 36. UNIMED Uberaba | 35. Cartório de Registro de Imóveis | 50. Clínica de exame psicotécnico Detran |
| 5. Sede UNIUBE | 22. Academia preparatória para concursos | 37. Cartório Terra - 3º tabelionato | 36. UNIMED Uberaba | 51. Casa de apoio Santa Juliana |
| 6. Sede OAB | 23. Hospital da Beneficência Portuguesa | 38. Damásio educacional | 37. Cartório Terra - 3º tabelionato | 52. Asilo São Vicente |
| 7. Escola profissionalizante | 24. Loja maçônica Estrela Uberaba | 39. Centro de línguas Wizard | 38. Damásio educacional | 53. Centro de línguas Dominion |
| 8. Curso OAB | 25. Hospital São Paulo | 40. UNIFRAN | 39. Centro de línguas Wizard | 54. Instituição vinculada ao Detran |
| 9. Cartório primeiro ofício de notas | 26. Escola Estadual Grupo Brasil | 41. COAHGRA | 40. UNIFRAN | |
| 10. Grupo espírita | 27. SINDOMOTO (Sindicato dos mototaxistas, motofretes e motoboys) | 42. Mercado Municipal de Uberaba | 41. COAHGRA | espaços públicos |
| 11. Banco Itaú | 28. Centro Espírita Uberabense | 43. Associação Brasileira de Odontologia | 42. Mercado Municipal de Uberaba | A. Praça Comendador Quintino |
| 12. Caixa Econômica Federal | 29. Academia de Letras do Triângulo Mineiro | 44. Sede UFTM - Universidade Federal do Triângulo Mineiro | 43. Associação Brasileira de Odontologia | B. Praça Afonso Teixeira |
| 13. Banco do Brasil | 30. Igreja São Domingos | 45. Colégio Nossa Senhora das | 44. Sede UFTM - Universidade Federal do Triângulo Mineiro | C. Praça Zumbi dos Palmares |
| 14. Cartório do 2º ofício | 31. Biblioteca Municipal Bernardo | | 45. Colégio Nossa Senhora das | D. Praça Dr. Henrique Krüguer |
| 15. Cursos profissionalizantes | | | | E. Praça Manoel Terra |
| 16. Câmara Municipal de Uberaba | | | | |



uso dos solos

Fonte: autora (2019).

Como observado na pesquisa de campo que orientou a elaboração dos gráficos anteriores, a situação econômica atual (em um contexto pandêmico), culminou no fechamento de inúmeros estabelecimentos de pequeno porte. No centro de Uberaba-MG, construções estilo arquitetônico predominantemente eclético – muitas vezes já descaracterizado – estão fechadas ou comportam uso de comércios e serviços somente no pavimento térreo, deixando o

segundo nível desocupado. Exemplo disso é a situação do antigo Hotel Modelo (Figuras 47), construído em 1929, adaptado para lojas e lanchonetes no térreo.

Figura 41- Edificação fechada na R. arthur Machado



Fonte: autora (2021).

Figura 42- Edificação fechada na R. Arthur Machado (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 43- Antigo lote da Companhia Elétrica de Minas Gerais (CEMIG) com fachadas para as vias R. Arthur Machado, R. Vigário Silva e Av. Dr. Fidélis Reis (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 44- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 45- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 46- Edificação fechada na R. Arthur Machado (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 47- Hotel Modelo Quirino Marques (R. Arthur Machado – Centro), construído em 1929, atualmente, com uso comercial no térreo e segundo pavimento fechado



Fonte: autora (2021).

Figura 48- Edificações fechadas na R. Arthur Machado (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 49- Edificação fechada na Av. Presidente Vargas (Centro)



Fonte: autora (2021).

Figura 50- Edificações fechadas na Av. Presidente Vargas (Centro)

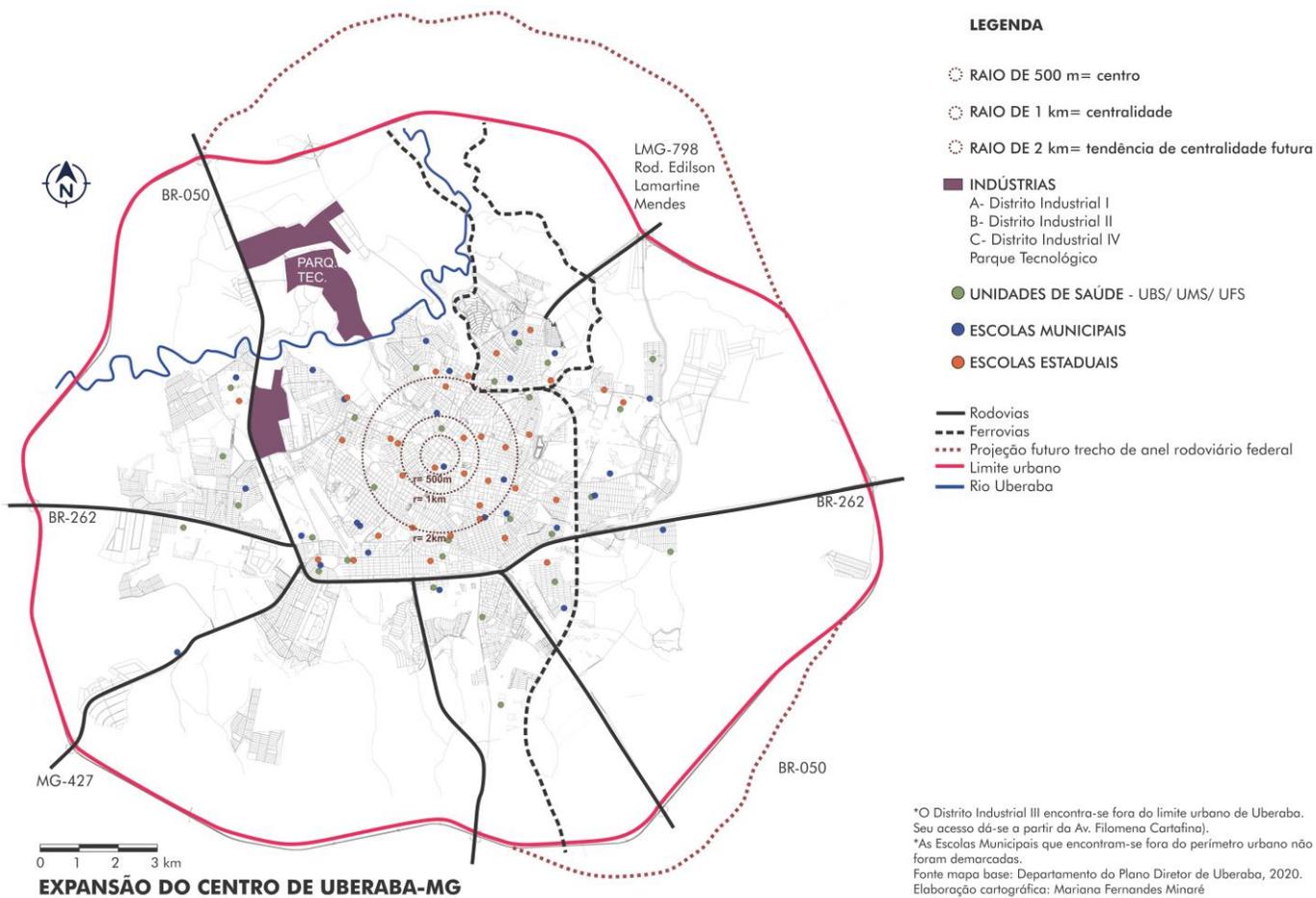


Fonte: autora (2021).

Apesar do fechamento de estabelecimentos da área central e da evasão de algumas atividades do centro, ele permanece compondo a hegemonia de funções e deslocamentos da cidade. Não ocorre a formação do que Sposito (1991) denomina “vácuos funcionais”, isto é, áreas vazias ao redor do centro decorrentes da formação de novas centralidades. Em Uberaba, as atividades encerradas no centro são compensadas pelas atividades e novos empreendimentos de outros locais.

Uberaba-MG foi fundada a partir do Largo da Matriz – correspondente à atual Praça Rui Barbosa e à Catedral Metropolitana do Sagrado Coração de Jesus – através de uma área central com dimensão aproximadamente de 500 metros de raio, como é demonstrado no Mapa 14. O centro definido pelo Plano Diretor é coincidente com esta área. Contudo, no decorrer do crescimento e desenvolvimento da cidade, as atividades diversificaram-se e pudemos verificar que a porção da centralidade de Uberaba é mais ampla que essa área e equivale a cerca de 1 quilômetro de raio, contando a partir do Largo da Matriz. A intensidade e diversificação dos usos do solo, nesse espaço, atraem população e configuram uma centralidade de atividades fundamentalmente concentradas. Esse local é mais abrangente do que o centro, mas não é independente dele, uma vez que se configura territorialmente contíguo a ele. É um novo centro, em maior dimensão, que transforma o conceito de centro da prefeitura, atuando como o verdadeiro centro da cidade.

Mapa 14- Expansão do Centro de Uberaba-MG



Fonte: autora (2023). Adaptado de mapa base do Departamento do Plano Diretor de Uberaba (2020). Informações obtidas pela Secretaria de Educação da Prefeitura Municipal de Uberaba [s.d.].

Segundo o zoneamento municipal, classifica-se esta área de centralidade como Zona de Comércios e Serviços 1 (ZSC 1) e Área Especial de Interesse Cultural (AEIU), devido a sua formação e edificações históricas. Além disso, é atravessada por avenidas arteriais demarcadas como Zona Mista 1 (ZM 1). Essas características de centralidade ainda estão em consolidação, ao redor da centralidade já existente (de raio de 500 metros) a partir de alguns eixos mais visíveis, dentre os quais destacamos, ao analisar os Mapas 11 e 14: o eixo noroeste-oeste-sudoeste, com maior concentração de funções industriais, educacionais, administrativas e hospitalares. O Mapa 14 complementa essa análise através da localização de Unidades de Saúde (Unidade Básicas de Saúde- UBS, Unidade Móvel de Saúde- UMS e Unidade da Saúde da Família- USF), escolas municipais e estaduais. Diferentemente dos equipamentos examinados anteriormente, podemos observar que as unidades de atendimento médico e as escolas constituem-se organicamente nos bairros, no centro e em áreas distantes dele. Não configuram centralidades em seus entornos e encontram-se pulverizadas no espaço de forma a atender a vizinhança através de deslocamentos mais curtos e rápidos. Com isso, a demanda de usuários que atendem é bem menor, quando as comparamos com hospitais e universidades.

Ao observamos que a configuração do centro não se encontra restrita à delimitação da Prefeitura e incorporou uma área de aproximadamente 1km ao centro já consolidado, também podemos analisar, a partir dos levantamentos anteriores, a tendência de formação de uma centralidade futura, a qual delimitamos a partir de um raio máximo de 2 quilômetros (contados a partir do Largo da Matriz). Isso é explicado devido a formação de atividades pontuais que potencializam a transformação de seus entornos, como, por exemplo, hospitais, universidades, Fórum, Prefeitura e grandes empreendimentos de comércio e serviços. Assim, novas atividades alocam-se, tendencialmente, ao redor destes equipamentos e embora não sejam territorialmente contíguos ao centro, apontam para a propensão de diversidade no entorno das novas atividades que foram instaladas, que, através de transformações quanto aos usos do solo, poderão estabelecer continuidade territorial para que a mancha de 2km de raio consolide-se como uma grande área central.

A relação entre a centralidade ($r = 1\text{km}$) e a área de tendência de centralidade futura ($r = 2\text{km}$) pode ocorrer através do espaço entre elas ou mesmo por meio de eixos viários que se relacionam diretamente ao centro. Podemos identifica-los através de vias que concentram comércio e serviços, como a R. São Benedito, a Av. Prudente de Moraes e as vias arteriais e

coletoras que são incentivadas, pelo Plano Diretor, a este fim. Com isso, podemos identificar a configuração de um centro expandido na cidade de Uberaba, o qual pode atingir raio máximo de 2 quilômetros. A formação de centralidades territorialmente adjacentes e conectadas ao centro da cidade prova que a diversificação de usos ao redor de hospitais, universidades, parques e *shopping centers* é atraída pela área central e não por um novo centro. Com isso, percebemos que a centralidade ($r=1\text{km}$) é proporcionada pela alta diversidade de atividades – que são encontradas apenas no centro – e os equipamentos públicos e empreendimentos hospitalares, universitários e comerciais são pautados pela especialização, monofuncionalidade e segregação, pois atraem um público específico, de determinada renda, para um único fim.

Ao avaliarmos o Mapa 14, verificamos o espaço que se encontra de fora desta grande mancha correspondente ao centro expandido de 2 quilômetros de raio. É dotado de funções como, Unidades Básicas de Saúde (UBS), escolas municipais e pequenos comércios e serviços pulverizados no interior dos bairros. Reconhecemos a formação de atividades terciárias que atendam os bairros que se encontram fora da área de centralidade ($r=1\text{km}$). Contudo, perante nossas considerações a respeito dos conceitos de centro e centralidade, avaliamos que os pequenos comércios, serviços e instituições de saúde e educação presentes nos interiores dos bairros não estruturam uma centralidade, pois não exercem hegemonia sobre outros espaços e não estruturam outros setores da cidade. Apresentam comércios e serviços pouco diversificados e com baixo grau de especialização.

Essa configuração é um indicativo de difusão de usos nas porções periféricas da cidade, que, todavia, não estruturam centralidades. Por sua vez, a centralidade em Uberaba ocorre ao redor do centro tradicional, pois é o espaço em que há multifuncionalidade e que exerce hegemonia. Isso reforça o argumento de que Uberaba tem uma estrutura monocêntrica, com um centro maior e com tendência de expansão da área central no futuro. Contudo, não há formação de centralidades territorialmente distintas do próprio centro. Assim, apesar da saída de algumas funções e do fechamento de estabelecimentos do centro, ele expandiu-se sobre áreas adjacentes. Ou seja, o processo que decorreu das dinâmicas de crescimento do tecido urbano disperso em Uberaba não foi a formação de centralidades independentes do centro, mas sim ampliação da área ocupada pelo centro.

2.3 Vetores de expansão: a cadeia industrial e a concentração de renda no espaço urbano

Como vimos anteriormente, algumas funções e equipamentos de Uberaba posicionam-se na periferia e não dialogam com as dinâmicas do centro e de sua área de expansão. Exemplos disso são os Distritos Industriais (DI), que participam tanto nas dinâmicas urbanas quanto nas regionais. São implantados nas rodovias, de forma a facilitar o recebimento de matéria prima e o escoamento de produtos. Inserem-se, predominantemente no quadrante noroeste – espaço correlato à presença de equipamentos de ensino e de saúde. Tal área é concomitante à ocupação de loteamentos datados da década de 1970 e contrapõe-se à tendência histórica de consolidação das áreas nordeste e sudeste, ponto de início da expansão urbana entre as décadas de 1940 e 1960. Os empreendimentos de função regional, portanto, colaboram com a expansão da cidade no sentido oeste, a partir da década de 1970. O crescimento do tecido urbano ainda não é disperso neste período.

Para Chatel e Sposito (2015), a cidade não se expande somente quando há aumento populacional; outro fator que promove a expansão urbana são os usos, isto é, as atividades desenvolvidas no espaço. Segundo elas, atividades econômicas, redes e fluxos são fatores complementares à densidade populacional no estudo do tecido urbano disperso. Isso dialoga com a implantação dos primeiros Distritos Industriais (DI) da cidade, os quais compõem as atividades econômicas do setor secundário e influenciam nos fluxos regionais e na participação de Uberaba na rede urbana.

Em escala nacional, a década de 1970 foi pautada pelo incentivo à descentralização industrial, identificado através do Plano Nacional de Desenvolvimento. Trazia como objetivo a locação de indústrias em cidades de médio porte. A descentralização da atividade industrial, segundo Reis Filho (2006) ocorre a partir de melhoria no sistema de transporte e comunicação, tornando, assim, áreas suburbanas – e cidades de menor porte – atrativas para a instalação de indústrias. É neste ponto em que há diálogo entre eixos rodoviários e a localização de usos urbanos importantes. A rodovia organiza o tecido urbano e é imprescindível na conexão de Uberaba-MG a municípios vizinhos. Com isso, a estrutura regional interfere na estrutura urbana e a reposiciona no território.

O DI-I e o DI-II foram construídos, respectivamente, nas décadas de 1970 e 1980, com acesso pela BR-050. São reconhecidos pelo Plano Diretor - Lei Complementar nº 359/2006 - como Distritos Empresariais, isto é, áreas destinadas à implantação de empreendimentos de

indústrias, comércios e serviços de grande porte (UBERABA, 2006). O Parque Empresarial e o Parque Tecnológico, localizados no setor norte da cidade, também são classificados como Distritos Empresarias, bem como o DI-III, que se encontra fora do perímetro urbano. A revisão do Plano Diretor a partir da Lei Complementar nº 472/2014 tinha como objetivo modificar a lei anterior, de 2006, de forma a restringir a ocupação urbana no vetor norte e estimular a expansão rumo a outras direções (UBERABA, 2014, p. 108). O motivo é o fato de que esta porção da cidade não comporta uso habitacional e é destinada, preferencialmente, a empreendimentos de maior porte, equipamentos de ensino, de pesquisa e indústrias. Contudo, a lei nº 427 não foi aprovada e as diretrizes de uso e ocupação do solo seguem o que foi disposto no Plano Diretor de 2006.

A partir da observação do Mapa de funções urbanas e regionais (Mapa 11), observamos a concentração indústrias entre as BR-050, BR-262, a linha férrea e o Rio Uberaba e configuram a seguinte conjuntura: equipamentos de interesse regional, apesar de posicionarem-se próximos às vias de fluxo regional, encontram-se circunscritos a elas, enquanto novos loteamentos (predominantemente habitacionais) expandiram-se (desde a década de 1980 até o momento presente) para a porção externa desse limite. Com isso, podemos associar as décadas de implantação de equipamentos e indústrias – 1970 até 1990 – com o processo de expansão de Uberaba-MG.

No caso de Uberaba-MG, a partir da década de 1970, a expansão do tecido é impulsionada pela associação entre mobilidade urbana – através do transporte automotivo – disponibilidade de terra e infraestrutura viária e rodoviária. A implantação do Distrito Industrial I (DI-I) ocorre nesse período. Os loteamentos de seu entorno constituem-se ao longo das décadas subsequentes. Um exemplo é o Conjunto Alfredo Freire, subdividido em quatro loteamentos, cada um deles construído nas décadas de 1980, 1990, 2000 e 2010.

O Alfredo Freire I é promovido a partir de financiamento habitacional do Banco Nacional de Habitação (BNH), ao longo da década de 1980 (TEOBALDO NETO, 2008). O BNH, a partir de 1977, trabalha para atender população de renda inferior – na faixa entre 0 e 3 salários mínimos – por meio de programas de financiamento e de urbanização de lotes (BONDUKI; KOWARICK, 1994). Esse retrato apresenta semelhanças em relação ao descrito por Reis Filho (2006), uma vez que este bairro foi promovido pela Cohab e atende população de baixa concentração de renda. Em Uberaba-MG, grande parte dos loteamentos de baixa renda criados após os anos 2000 recebeu recurso do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

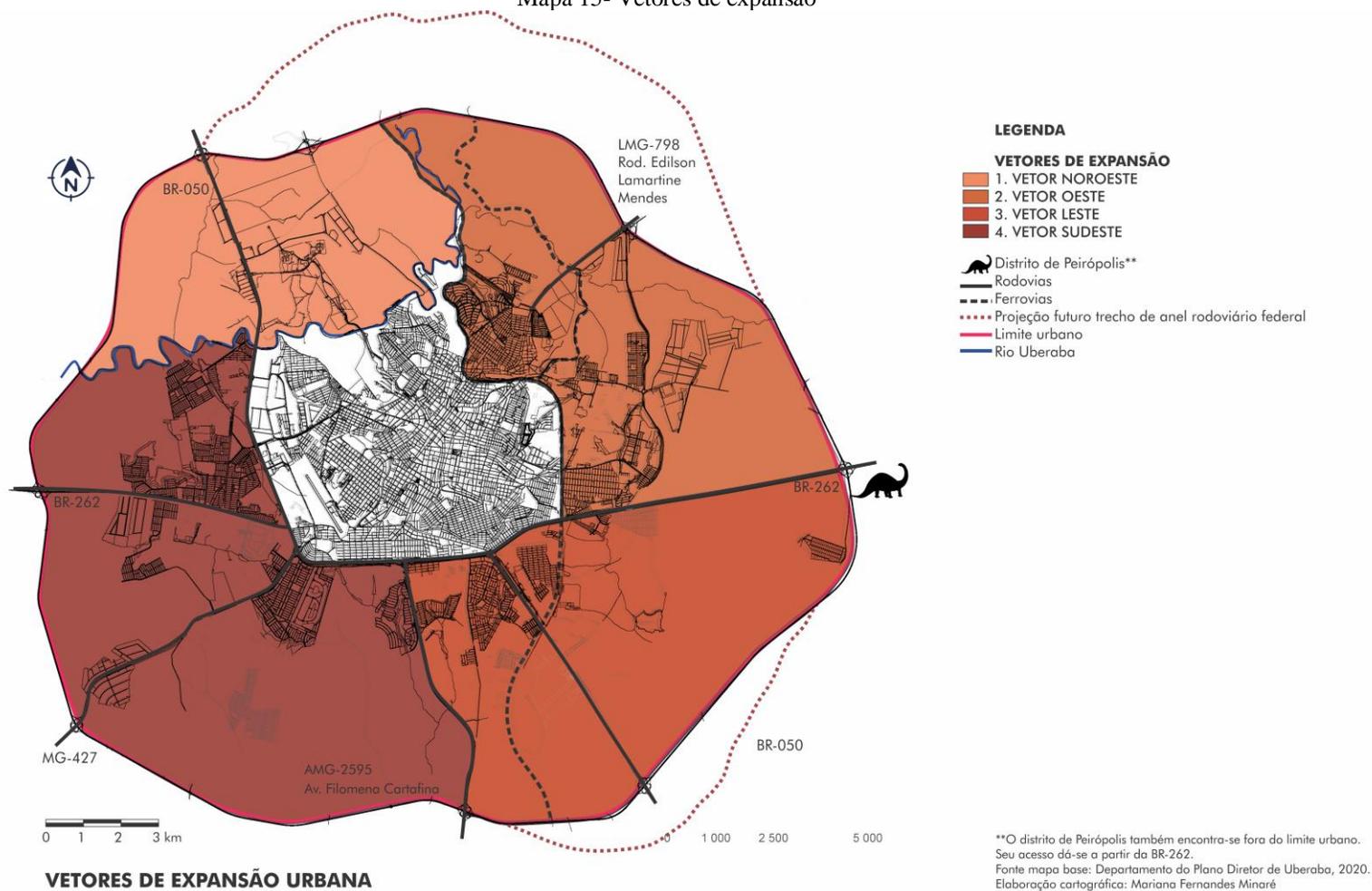
Tendo em vista a relação entre rodovias, indústrias e implantação de loteamentos de baixa renda, podemos identificar, em Uberaba-MG, quatro principais vetores de expansão (Mapa 15):

- 1) a noroeste, com a pauta da industrialização, pesquisa e tecnologia defendida na área correspondente ao Parque Tecnológico;
- 2) a oeste, a partir de loteamentos predominantemente habitados por população de baixa renda. A expansão é direcionada pela BR-262 e por equipamentos do entorno (como o Aeroporto, a Uniube e hospitais) e por indústrias (DI-I);
- 3) a leste, induzido a partir da provisão de infraestrutura viária, uma vez que tal quadrante carece de equipamentos públicos e privados de grande porte;
- 4) sudeste, com presença preeminente de loteamentos de baixa renda; é um vetor de expansão impulsionado pela BR-262. Apresenta como limitação a Estação de Tratamento de Esgoto (ETE Hugo Rodrigues da Cunha, popularmente conhecida como ETE Conquistinha, implantada recentemente, em 2017).

Feldman (2005) associa indústria à expansão urbana, através da estratégia de moradia para a população de baixa renda, que, ao serem orientadas pela localização das fábricas, ultrapassam os limites municipais. Podemos estabelecer relação entre o DI-I, a BR-050 e a implantação desses conjuntos habitacionais. Os moradores dos conjuntos habitacionais encontram-se dispostos, em sua maioria, em áreas periféricas e próximas a rodovias não somente devido à oportunidade de trabalho, nas indústrias, mas também em virtude da política habitacional, que destinou para esta classe socioeconômica um espaço periférico na cidade, na forma de ZEIS – apresentadas no Mapa de Espacialização das classes conforme tipo de loteamento: de acesso controlado, financiado e Zonas de Interesse Social-ZEIS (Mapa 18).

Ainda no entorno do DI-I, à nordeste, tem-se uma situação discrepante: a presença de condomínios horizontais, entre eles, Jardim das Palmeiras (aprovado em 1980), Villagio del Fiori (1998) e Residencial Dom Eduardo I e II (datados, respectivamente, de 2000 e 2014). Os condomínios horizontais constituem-se, na cidade, a partir de duas formações: condomínios de chácaras – isto é, segunda residência, utilizada para lazer – e loteamentos habitacionais fechados, que se comportam, segundo Caldeira (1997), como enclaves. Tais condomínios são separados dos conjuntos habitacionais a partir do próprio Distrito Industrial e da rodovia.

Mapa 15- Vetores de expansão



Fonte: produzido pela autora (2021), a partir do mapa base do Departamento do Plano Diretor de Uberaba (2020).

O DI-II, criado pelo decreto municipal nº 677, de 03 de junho de 1987, localiza-se, igualmente, na BR-050, ao lado do Parque Tecnológico e do Instituto Federal do Triângulo Mineiro (IFTM - campus universitário do parque tecnológico). Esse distrito industrial aproxima-se ao processo de produção empresarial, tecnológica e acadêmica. O Parque Tecnológico é planejado em 1993, sendo inaugurado somente em 1996. Em 1997, são implantadas as primeiras empresas no loteamento, dentre elas, a Companhia Energética de Minas Gerais S.A. (CEMIG). Somente em 2005, a Prefeitura retoma o Parque Tecnológico como uma estratégia de desenvolvimento do município – principalmente no que concerne os setores primário e quaternário – e estabelece, em 2007, convênio com a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e Empresa de Pesquisa Agropecuária de Minas Gerais (EPAMIG). Em 2008, é cedida uma área de 50 hectares à expansão da Universidade Federal do Triângulo Mineiro-UFTM (UBERABA, [s.d.]).

O Parque Tecnológico também mantém parceria com: Universidade de Uberaba (Uniube), Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e Associação de Empresas e Profissionais Autônomos do segmento de Software e Hardware de Uberaba (UTEC) (UBERABA, [s.d.]). O Distrito Industrial IV foi implantado no Parque Tecnológico em 2012 por meio do decreto municipal nº 4.332/2012, entre o DI-I e um condomínio de chácaras.

O Distrito Industrial III foi criado a partir do decreto municipal nº 668 de 15/05/1981 e localiza-se na porção sudeste do município de Uberaba, próximo a Delta-MG³⁰. O acesso a esta área industrial ocorre por meio da Av. Filomena Cartafina (que é considerada, pela lei do Plano Diretor, como uma rodovia municipal). Nessa década, Delta-MG era um distrito de Uberaba-MG e foi, posteriormente, emancipado em 1995 a partir da lei estadual nº 12.030. Podemos associar a independência desse distrito com fatores regionais e econômicos do município de Uberaba: a presença do DI-III em território próximo, somada à conexão de

³⁰ O atual município de Delta foi criado a partir da fazenda de propriedade do coronel João Morena Lara. Tem acesso a partir da BR-050 (Via Anhanguera). Na década de 1920, a área foi loteada e transformou-se em um povoado. Atualmente, após 26 anos de sua emancipação, o município compreende cerca de 10.768 habitantes (conforme estimativa do IBGE para o ano de 2020) e tem como principal atividade econômica a produção sucroalcooleira. Como consequência disso, desde a implantação das usinas de álcool e açúcar na região (com a empresa Delta Sucoenergia implantada no município em 2011), as atividades agrícolas transformaram-se, voltando-se para a monocultura de cana-de-açúcar (JORNAL DA MANHÃ, 2012). Assim, o distrito que anteriormente completava as atividades agrícolas de Uberaba, fortalece sua independência a partir de, predominantemente, atividades secundárias.

Delta e Uberaba pela Av. Filomena Cartafina e pela BR-050 foram capazes de impulsionar o setor secundário do novo município e integrá-lo à rede urbana do Triângulo Mineiro. Além disso, Delta-MG está próxima do Rio Grande, que delimita a divisa entre os estados de Minas Gerais e São Paulo.

Atualmente, o município de Uberaba-MG abrange nove distritos em sua área rural: Ponte Alta, Peirópolis, Baixa, Capelinha do Barreiro, Parque do Café, Santa Fé, São Basílio, Santa Rosa e Mata da Vida (UBERABA, 2006). O Distrito de Peirópolis destaca-se dentre os demais devido a seu papel e contribuição quanto a estudos paleontológicos, uma vez que a região do município de Uberaba-MG apresenta grande incidência de fósseis. O núcleo histórico de Peirópolis é considerado Zona Especial de Interesse Cultural-ZEIC e seu acesso é estabelecido pela BR-262. Conforme o artigo nº 235 do Plano Diretor (Lei Comp. nº 375/06, UBERABA, 2006), é decretado para o Núcleo de Desenvolvimento de Peirópolis a associação entre pesquisa científica com lazer, educação e turismo. O turismo é, majoritariamente, voltado para as peças expostas no Museu dos Dinossauros e para passeios ecológicos. Essas medidas visam incentivar o desenvolvimento de pesquisas e ressaltar a importância desses estudos em âmbito nacional. A Figura 51 reforça a relevância do município de Uberaba quanto à paleontologia.

Figura 51- Recorte de reportagem do jornal Folha de São Paulo sobre a descoberta de ninhal de dinossauros em zona rural de Uberaba

FOLHA DE S.PAULO
DINOSSAURO

Primeiro ninhal de dinossauros do Brasil é encontrado em Uberaba (MG)

Pesquisadores descobrem cerca de 20 ovos dos herbívoros gigantes conhecidos como titanossauros

Reinaldo José Lopes

SÃO CARLOS (SP) O primeiro ninhal de [dinossauros](#) identificado no Brasil, onde imensas fêmeas pescoçadas e quadrúpedes botavam seus ovos, tem 80 milhões de anos de idade e fica na zona rural de Uberaba (MG), numa mina de calcário desativada. Pesquisadores já identificaram cerca de 20 ovos no local, e é possível que encontrem muito mais indícios da reprodução dos herbívoros gigantes conhecidos como [titanossauros](#).

Detalhes sobre o achado acabam de ser publicados no periódico especializado Scientific Reports. Assinam o estudo os paleontólogos Luiz Carlos Borges Ribeiro e Thiago Marinho, da UFTM (Universidade Federal do Triângulo Mineiro), e seus colegas argentinos Lucas Fiorelli e Agustín Martinelli, do Centro Regional de Pesquisas Científicas de La Rioja e do Museu Argentino de Ciências Naturais, além de outros cientistas do Brasil e do país vizinho.

"Quem sabe a gente não terá por aqui algo equivalente ao Auca Mahuevo?", disse Borges Ribeiro à **Folha** sobre a descoberta. O nome pode não ser famoso no Brasil, mas costuma fazer os olhos dos paleontólogos brilharem.



Representação artística do ninhal de titanossauros encontrado em Ponte Alta, na zona rural de Uberaba (MG) - Júlia d'Oliveira

[...]

A equipe que trabalha em Uberaba não teve essa sorte toda, pelo menos por enquanto. Os ovos estudados por eles, alguns dos quais ainda juntos no que parece ter sido a ninhada original, foram submetidos a exames de tomografia computadorizada, e isso não revelou a presença de filhotes de 80 milhões de anos dentro deles.

[...]

Fonte: recorte de notícia, Folha de São Paulo. LOPES (2022).

Logo, em relação ao crescimento do tecido urbano de Uberaba, pode-se traçar um paralelo entre as atividades industriais, o Estado e a formação dos loteamentos periféricos, os quais são implantados em uma área já dotada de infraestrutura de circulação e empreendimentos geradores de emprego. Como visto anteriormente, o Estado (em suas instâncias federal, estadual e municipal) influencia na dispersão urbana a partir da provisão de infraestrutura, a qual antecede grandes empreendimentos. No que diz respeito à dispersão industrial, o Estado também atua através da implantação de empresas públicas.

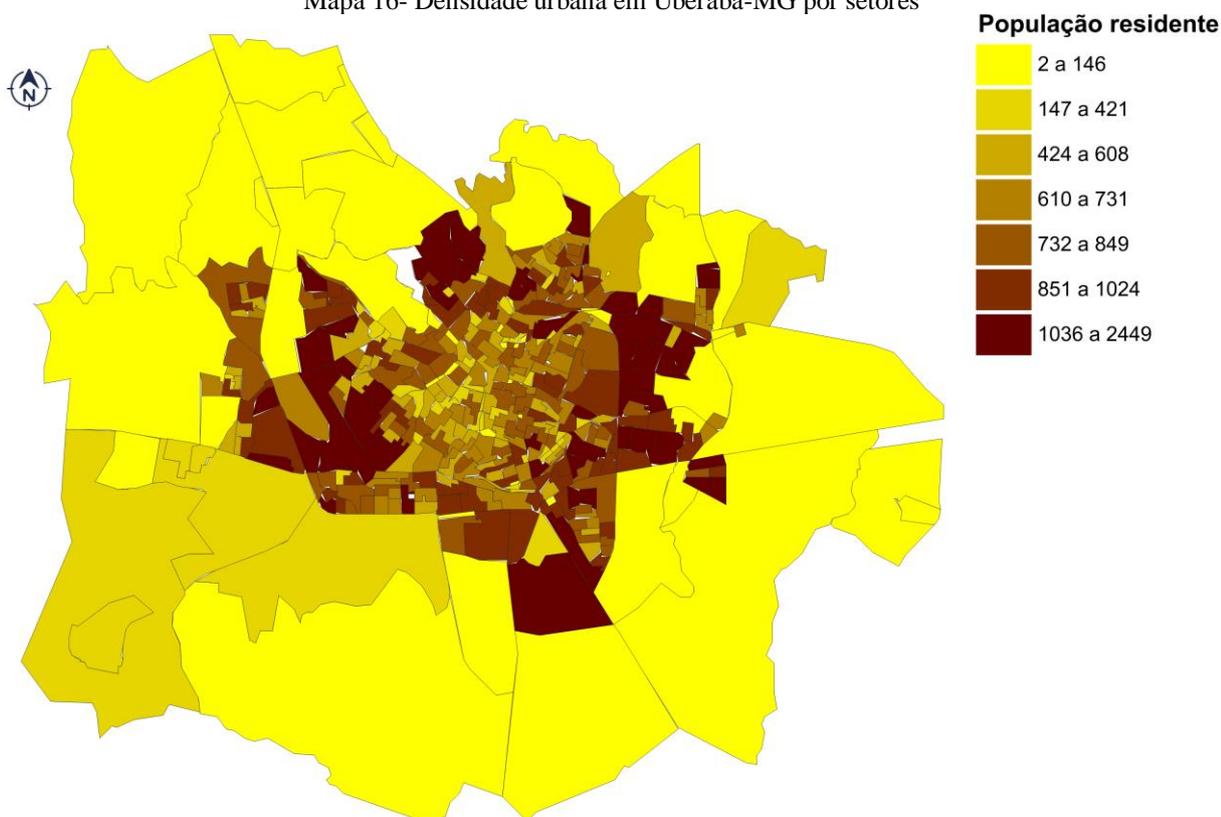
Em Uberaba-MG, investimentos públicos antecedem e acompanham empreendimentos privados. Ocorrem através da provisão de rodovias federais e estaduais, de universidades públicas (como a UFTM e o IFTM) e privadas (Uniube, Factus e Fazu), bem como através de empresas privadas relacionadas ao setor do agronegócio (implantadas, majoritariamente, na faixa empresarial do Parque Tecnológico). O processo de dispersão do tecido urbano é explicado, portanto, a partir de efeitos resultantes da ação conjunta da administração pública municipal, de investimentos estatais e da atuação da iniciativa privada. Em suma, há o seguinte padrão: presença de indústrias e equipamentos regionais contidos no tecido já consolidado, e novos loteamentos e condomínios fechados implantados além do tecido urbanizado. O período posterior à década de 1990 (identificado por loteamentos e condomínios horizontais na porção periférica da cidade) caracteriza-se como tecido urbano disperso, pois é fragmentado e impulsionado, sobretudo, pela produção imobiliária.

Chatel e Sposito (2015) afirmam haver relação entre crescimento econômico, expansão urbana e densidade urbana, através do seguinte raciocínio: o aumento do padrão de vida desencadeia o aumento do consumo e o deslocamento de habitações para outras áreas da cidade. As autoras afirmam que questões socioeconômicas são fundamentais no processo de avaliação do crescimento disperso do tecido. Quando o padrão de vida é mais elevado, é possível identificar no espaço urbano: habitações maiores, funções não-residenciais, maior potencial de deslocamento e consumo e maior disponibilidade viária e rodoviária (CHATEL; SPOSITO, 2015, p. 114).

O conceito de “dispersão”, para Chatel e Sposito (2015) é contrário ao de “aglomeração”, pois áreas dispersas são marcadas pela difusão de população e de atividades em zonas separadas e descontínuas. A densidade demográfica de áreas dispersas alterna-se entre áreas altamente adensadas, áreas de baixa concentração populacional e áreas que não foram parceladas. Catalão (2015) reitera esse assunto ao concordar que há alteração entre

áreas de altas e baixas densidades no espaço urbano disperso, com predominância de baixas densidades nas porções periféricas. A evasão de população e atividades do centro desencadeia a expansão de periferias, caracterizadas por “desconcentração” ou “diluição” de habitantes e atividades (CHATEL; SPOSITO, 2015). Catalão (2015) também afirma que a dispersão do tecido urbano vem acompanhada de aumento territorial significativamente mais expressivo que o crescimento populacional das cidades. Além disso, há, segundo o autor, ruptura da continuidade territorial urbana – identificada por meio da alternância entre áreas loteadas e áreas não loteadas – e alta segmentação social.

Mapa 16- Densidade urbana em Uberaba-MG por setores



POPULAÇÃO RESIDENTE

Fonte: IBGE - Censo 2010.

Fonte: IBGE, Sinopse por Setores, Censo 2010.

Na cidade de Uberaba-MG, a partir da análise do Mapa 16, vê-se redução da densidade populacional rumo às periferias, a salvo bairros localizados adjacentemente às rodovias. O Mapa 17 auxilia nessa leitura ao apresentar a densidade de edificações.

As áreas mais densas são identificadas a partir de:

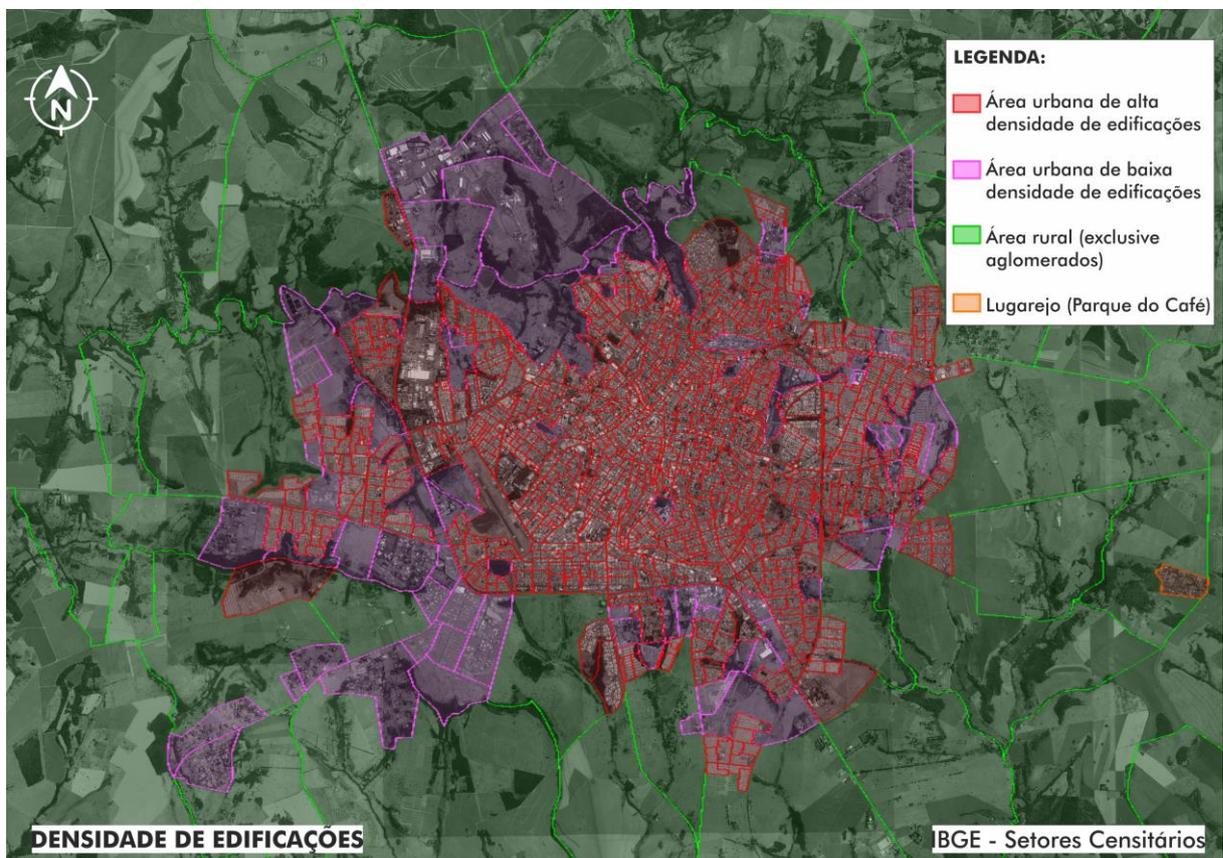
- a) centro, que teve um processo de verticalização marcado pelo surgimento de edifícios comerciais e habitacionais a partir da década de 1940 (SILVEIRA, 2015);
- b) quadrantes nordeste e leste, formados entre a ferrovia e a BR-262;

c) quadrante sudeste – posicionado entre a BR-262 e a BR-050 – que apresentou expressiva expansão nos anos 1950 e consolidou-se, posteriormente, ao longo dos anos 1980 e 1990;

d) à oeste, quadrante formado entre a BR-262 e BR-050.

As porções norte (Parque Tecnológico) e sudoeste (ao longo da MG-427) apresentam baixa densidade, bem como loteamentos periféricos que ainda estão em formação. Observamos que as rodovias federais foram mais expressivas ao impulsionar o crescimento territorial quando comparadas às rodovias estaduais.

Mapa 17 - Densidade de edificações



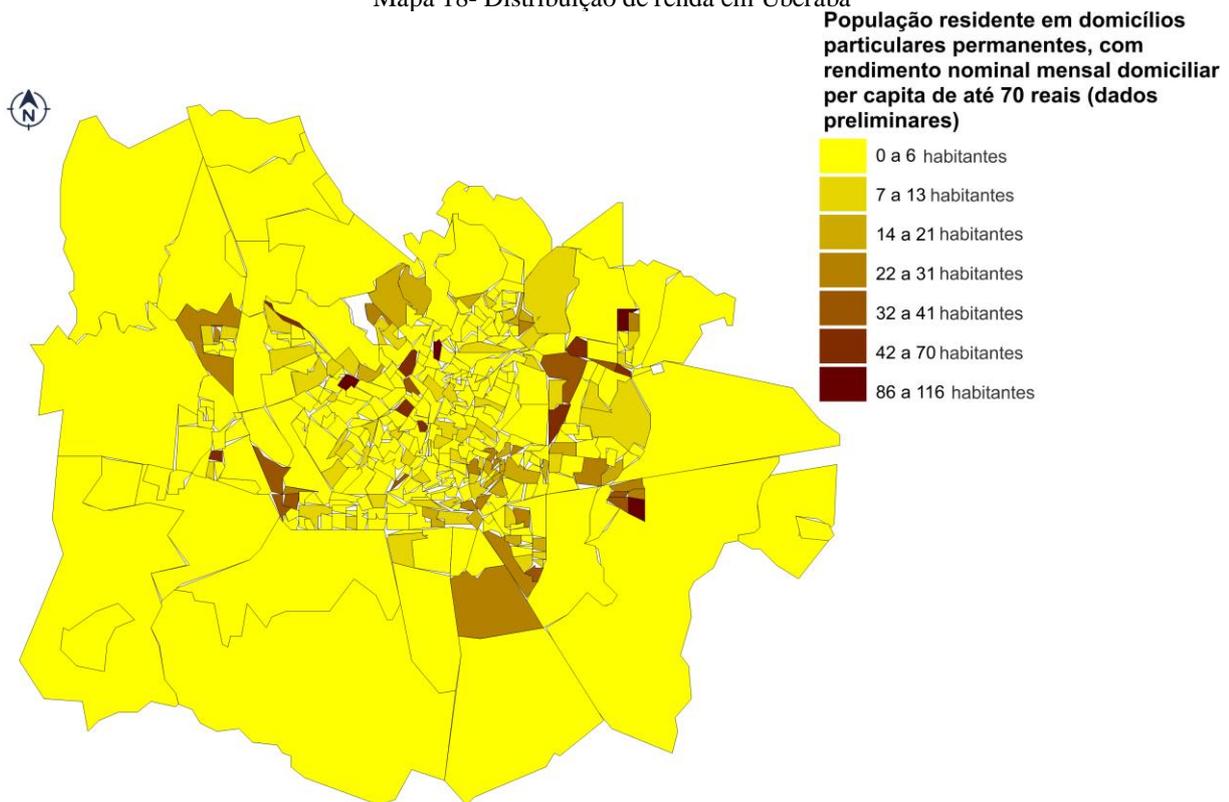
Fonte: IBGE Setores Censitários Uberaba, Minas Gerais (2019).

Villaça (2001) também analisa a configuração territorial da cidade a partir do viés econômico. Segundo o autor, a localização da camada de alta renda participa da estruturação do espaço urbano e relaciona-se às atividades do setor imobiliário. Possibilita investimentos fora das áreas tradicionalmente centrais, o que estimula a formação de subcentros. Em

Uberaba-MG, a localização de loteamentos com concentrações de renda distintas não segue um vetor de segmentação, como pode ser observado no Mapa 18.

A comparação entre concentração de renda, densidade habitacional e período de formação de cada bairro é esquematizada na Tabela 9. A identificação dos bairros é baseada no Mapa de Unidades de Planejamento e Gestão da Prefeitura Municipal de Uberaba (Mapa 19).

Mapa 18- Distribuição de renda em Uberaba



DISTRIBUIÇÃO DE RENDA

Fonte: IBGE, Censo 2010.

Fonte: IBGE - Censo 2010.

Tabela 9 – Predominância de concentração de renda e densidade demográfica por bairro em Uberaba-MG

PREDOMINÂNCIA DE CONCENTRAÇÃO DE RENDA E DENSIDADE DEMOGRÁFICA POR BAIRRO EM UBERABA-MG			
Bairros	Década de parcelamento/consolidação	Classe econômica predominante	Densidade
Centro			
Centro	Antes de 1950	Média e alta (focos pontuais de setores de baixa renda)	Alta
Bairros adjacentes ao centro			
Fabício, Mercês e Santa Maria	1950-1960	Média alta	Alta
Nossa Senhora da Abadia e Estados Unidos	1950-1970	Média alta	Média
Leblon, Costa Telles e São Cristóvão	1950-1970	Média baixa	Alta
Boa vista	1930-2010	Média alta	Alta
São Benedito	1950	Média alta	Média
Bairros periféricos			
Paraíso	1950-1990	Baixa	Baixa
Valim de Mello	1950-1970	Média	Alta
Santa Clara	1990-2010	Alta	Baixa
Residencial 2000	1990-2010	Baixa	Alta
Maracanã	1990-2010	Média baixa	Baixa
Recreio dos Bandeirantes, São Geraldo, Lemes, Jockey Park, Buriti, Vila Real e Filomena	1950 (início da ocupação) 2000-2010 (consolidação)	Média alta	Baixa
Marajó e Morumbi	1990-2010	Classe baixa em Maracanã e classe média em Marajó	Média
Alfredo Freire	1970 (início da ocupação) 1990-2010 (consolidação)	Média baixa	Alta
Aeroporto	1930-1990	Média alta	Baixa
Parque das Américas	1970	Média baixa	Alta
Amoroso Costa	1990-2000	Baixa	Alta
Lageado, Portal e Três Córregos	1990-2000	Média	Baixa

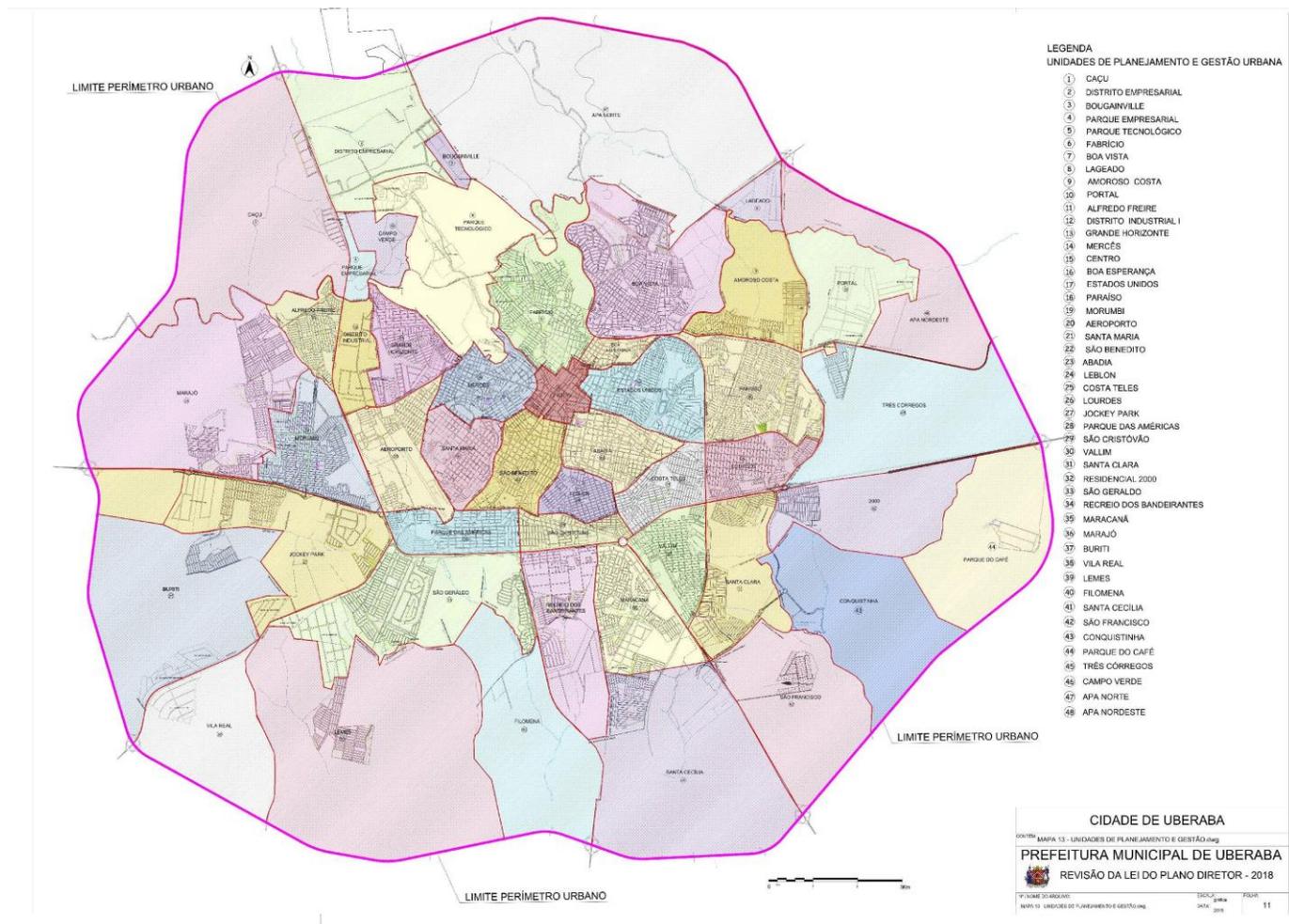
**PREDOMINÂNCIA DE CONCENTRAÇÃO DE RENDA E DENSIDADE
DEMOGRÁFICA POR BAIRRO EM UBERABA-MG**

Parque do Café, Conquistinha, São Francisco e Santa Cecília	2000	Média alta	Baixa (há poucos lotes habitacionais)
Grande Horizonte	1980-1990	Média alta	Alta
Parque Empresarial, Campo Verde, Parque Tecnológico, Bougainville e Distrito Empresarial	1970-2000	Média alta (rendimento relacionado a espaços produtivos – indústrias e empresas)	Baixa (há poucos lotes habitacionais, predominantemente chácaras)

Fonte: produzido pela autora (2022).

Mónclus (1998) enfatiza que a suburbanização residencial é marcada por baixa densidade, o que é reafirmado por Bruegmann (2005) ao destacar que o tecido urbano das periferias é “[...] de baixa densidade, disseminado, carente de uma planificação pública territorial sistemática à grande escala regional” (BRUEGMANN, 2005, p. 24). Para Monclús (1998), a dispersão suburbana é pautada por amplos espaços livres que, segundo o autor, acarretam baixa densidade urbana e formação de espaços fragmentados e dispersos, que ocupam maior extensão territorial do que um modelo compacto (MONCLÚS, 1998).

Mapa 19- Unidades de Planejamento e Gestão de Uberaba-MG



Fonte: UBERABA (2018c).

Em Uberaba-MG, os bairros periféricos são menos densos quando comparados à área central – principalmente ao norte, oeste e sudoeste. O motivo é a quantidade de área não parcelada que contêm. Ao traçar um paralelo entre densidade e concentração de renda, observa-se que áreas periféricas, predominantemente, apresentam maior densidade em locais habitados por população de renda média ou baixa. Exceções a essa conjectura são: bairro Aeroporto e bairro Grande Horizonte, os quais iniciaram a suas formações em 1950 e 1970, respectivamente, e consolidaram-se após a década de 1990. O centro e seus bairros adjacentes têm formação mais antiga (antes da década de 1950) e consolidaram-se, majoritariamente, até os anos 1970. São mais adensados e apresentam setores pontuais de baixa renda. Entretanto, vale enfatizar que esse panorama é explicado pela variação de famílias de renda distinta no tecido urbano, e que esta análise deve ser empreendida a partir dos loteamentos e não dos setores, de forma a evitar generalizações.

Assim, não é possível estabelecer uma relação pragmática entre os bairros de Uberaba e a concentração de renda. O motivo é o fato de que esses pontos podem abrigar classes distintas, porém, separadas por limites estabelecido pelas rodovias e por grandes equipamentos. Exemplo disso é a porção oeste da BR-262, que contém predominância de famílias de baixa renda nos bairros Alfredo Freire e Marajós e famílias de alta renda no Jockey Park – condomínio de chácaras. Situação semelhante ocorre aos dois lados da BR-050 e do Distrito Industrial I. Seu lado leste – ocupado pelo bairro Grande Horizonte – apresenta maior quantidade de famílias de renda média e alta, enquanto seu lado oeste (bairro Alfredo Freire) é habitado por população de baixa renda. Assim, observa-se que a segregação social em Uberaba pode ser identificada a partir da forma e da ocupação da cidade e não por meio de setores e vetores de segmentação socioeconômica. Característica que parece ser uma novidade na estruturação urbana.

No que diz respeito aos condomínios horizontais mais recentes, construídos após 2010, nota-se que locais habitados por população de alta renda são marcados por baixa densidade, uma vez que apresentam um padrão de habitação de gabarito predominantemente baixo (variando entre 1 e 2 pavimentos, em sua maioria). A verticalização não atingiu, ainda, a periferia de Uberaba-MG, com isso, o anel estabelecido externamente às rodovias é assinalado por menor densidade. Quanto aos bairros Parque Empresarial, Campo Verde, Parque Tecnológico, Bougainville e Distrito Empresarial, a demarcação dos setores do IBGE quanto a densidade e renda torna-se relativa ao contexto urbano, pois são áreas voltadas a

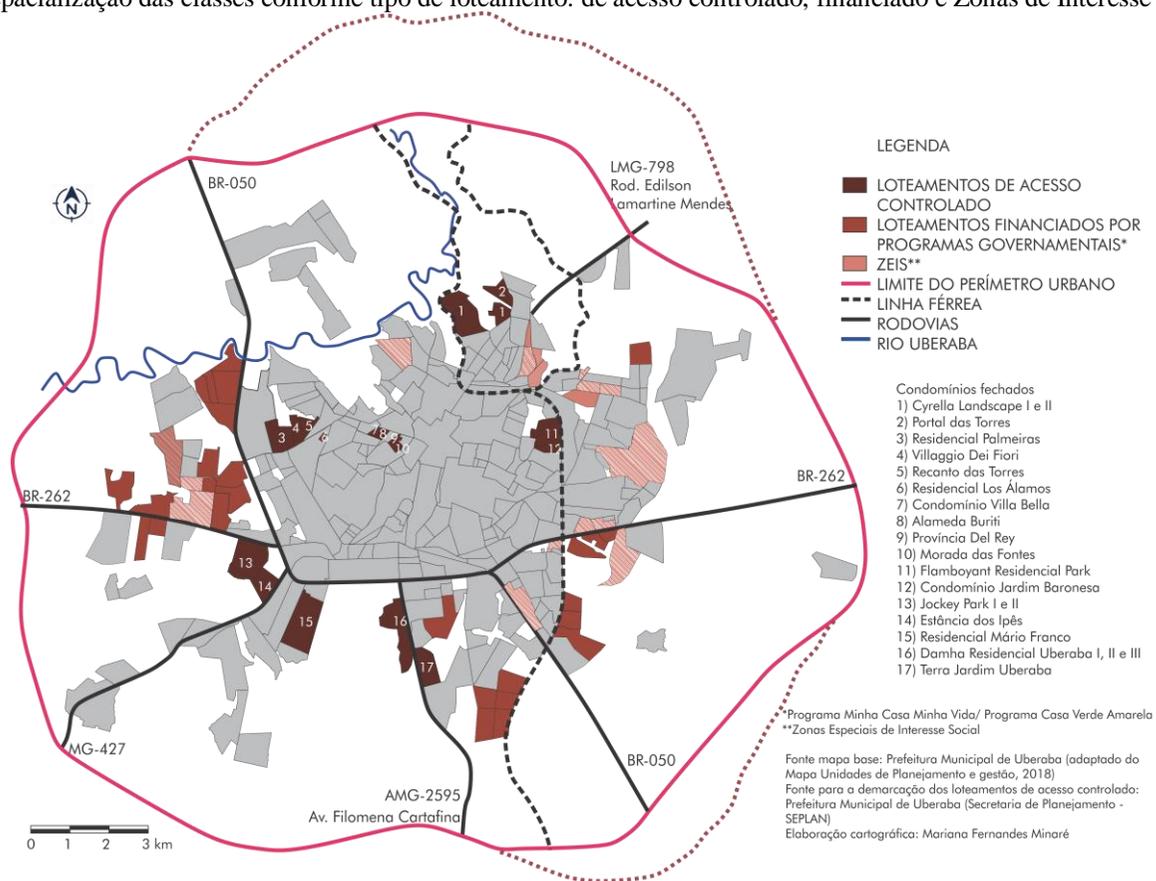
atividades produtivas – indústrias, empresas e universidades – e contêm poucos lotes habitacionais, dentre os quais a maioria são chácaras, voltadas ao lazer.

Para Villaça (2001), a luta de classes também interfere na estruturação do espaço urbano, devido à disputa de localizações privilegiadas e de áreas destinadas a consumo. Além disso, a apropriação de vantagens promovidas pelo espaço construído pode gerar formas de segregação espacial. Para o autor, a segregação da classe dominante promove o deslocamento de atividades tipicamente centrais; o motivo é o fato de que centralidades se concentram nas áreas de maior dinamismo econômico (VILLAÇA, 2001). A situação de Uberaba-MG, contudo, apresenta algumas particularidades. O motivo é que as rodovias que atravessam a cidade dão acesso tanto a loteamentos de habitantes de baixa renda quanto a condomínios horizontais, destinados à elite e à classe média alta. Ambos os casos são assinalados por fragmentação do tecido urbano, fator que é atenuado pela interligação entre infraestrutura urbana e regional, isto é, a associação de avenidas estruturais às rodovias, possibilitando a mobilidade dos moradores. O Mapa 20 ilustra a relação entre rodovias, condomínios horizontais, conjuntos habitacionais e ZEIS.

Os condomínios, separados do logradouro público por muros, voltam-se para seu interior e afastam-se do tecido urbano e das dinâmicas sociais existentes em seu exterior, estabelecendo controle de acesso, regras de admissão e de exclusão e, sobretudo, homogeneidade social. São estudados por Caldeira (1997) através da denominação “enclaves fortificados”. Os enclaves, portanto, atuam para “[...] alargar alguns âmbitos privados para que cumpram funções públicas, mas de maneira segregada” (CALDEIRA, 1997).

Choay (1999) associa a dispersão urbana ao processo de descentralização das funções da cidade. Quanto às habitações, a autora correlaciona o crescimento urbano disperso à construção de moradias em formas condominiais. Estes empreendimentos são descritos por Lencioni (2008) como “ilhas urbanas”, isto é, condomínios de casas, *shoppings center* e torres de escritório. Esses elementos, além de induzirem a fragmentação da cidade, estabelecem novas formas de segregação espacial (LENCIONI, 2008). Esse tipo de empreendimento é construído em Uberaba-MG de forma a comportar residências – condomínios habitacionais horizontais e verticais – serviços – condomínios de clínicas médicas e de escritórios – e comércio, como, por exemplo, *os shopping centers*.

Mapa 20- Espacialização das classes conforme tipo de loteamento: de acesso controlado, financiado e Zonas de Interesse Social (ZEIS)



ESPACIALIZAÇÃO DAS CLASSES CONFORME TIPO DE LOTEAMENTO: DE ACESSO CONTROLADO, FINANCIADO E ZONAS DE INTERESSE SOCIAL (ZEIS)

Fonte: produzido pela autora (2021) com base em UBERABA (2018c) e consultas à SEPLAN (2020, informação pessoal).³¹

³¹ MAGNINO, Simone. **Loteamentos de condomínios fechados**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 7 de dez. 2020, 3 mensagem eletrônica.

Quando posicionados em áreas periféricas, os loteamentos fechados colaboram para a formação de periferias marcadas por baixa densidade, como visto anteriormente. Todavia, observa-se duas dinâmicas distintas na formação de tais loteamentos. A primeira diz respeito a condomínios fechados inseridos em áreas já consolidadas do tecido urbano, identificados, no mapa, por: Residencial Palmeiras (implantado nos anos 2000), Villagio dei Fiori (década de 1990), Recanto das Torres (década de 1970), Residencial Los Álamos, Condomínio Villa Bella, Alameda Buriti, Província Del Rey e Morada das Fontes. São loteamentos próximos ao centro e ao tecido urbano consolidado e apresentam controle de acesso. Contam com uma ou poucas vias internas privadas e baixa extensão espacial, comportando poucas residências. Enquanto isso, há condomínios inseridos nos vetores de expansão. São eles: Cyrella Landscape I e II, Portal das Torres, Jockey Park I e II, Estância dos Ipês, Residencial Mário Franco, Damha Residencial Uberaba I, II e III e Condomínio Terra Nova. Estes, por sua vez, são mais extensos e contêm várias vias internas. Caracterizam-se por ruptura territorial devido a suas implantações nos eixos de expansão.

O Plano Diretor é permissivo quanto à construção de loteamentos fechados e destaca, a partir da Lei Complementar nº 472/2014 (que revisa o Plano Diretor de 2006) a:

“[...] permissão para parcelamento para fins residenciais, visando a implantação de loteamentos fechados e condomínios urbanísticos, não classificados como Zona Especial de Interesse Social, independentemente de sua localização na Macrozona de Transição Urbana” (UBERABA, 2014, p. 136).

Tal medida é condescendente à dispersão do tecido, pois permite a ocupação da Macrozona de Transição, correspondente à vasta área sobre a qual o tecido urbano pode se expandir até a delimitação do perímetro urbano. A não aprovação desta lei e a revisão subsequente de 2018, com aprovação ainda não votada pela Câmara Municipal, torna essa medida ainda pendente. Mesmo assim, a construção de loteamentos fechados já era uma prática que precedia a inserção deste artigo na lei municipal e persiste até atualmente. A administração pública, todavia, deixa a cargo da iniciativa privada que comanda estes empreendimentos a execução de ligações viárias – que possibilitem acesso à área – e a implantação de equipamentos comunitários. Os empreendedores, por sua vez, aproveitam, em sua maioria, rodovias e vias urbanas já existentes para fazer tal conexão. Dessa forma, observa-se tanto a participação do Estado – em âmbito municipal – quanto do mercado imobiliário nas dinâmicas de parcelamento e desenvolvimento de loteamentos de acesso controlado.

Como vimos anteriormente, grande parte dos condomínios habitacionais periféricos relacionam-se à provisão de infraestrutura rodoviária. Assim, a dispersão de habitações em Uberaba – em formas condominiais ou não – é estimulada pelo sistema viário e rodoviário, assim como pela construção de grandes empreendimentos privados e equipamentos públicos, os quais colaboram com a valorização da terra urbana, torando-a atrativa para o uso residencial.

Os quadrantes referentes à localização desses condomínios estão próximos a atividades terciárias especializadas: equipamentos de ensino, saúde, cultura, comércio, lazer, grandes empreendimentos privados, entre outros. Porém, estão separados, territorialmente, pelas rodovias. Além disso, ao analisarmos a presença de loteamentos de baixa renda – demarcados no Mapa 20 através de conjuntos habitacionais desenvolvidos por financiamentos governamentais e Zonas Especiais de Interesse Social – a distribuição das classes não segue vetores distintos, mas são separadas a partir de elementos como: rodovias, ferrovia e outros loteamentos. Apesar de não haver vetor predominante de segregação espacial, os loteamentos acompanham a lógica das infraestruturas viária, rodoviária e ferroviária, previamente existentes.

Com isso, especula-se que a ausência de centralidades nas áreas periféricas de Uberaba-MG é explicada devido à fácil mobilidade urbana dos moradores dos condomínios de alto padrão, por meio de veículo particular automotivo. Os conjuntos habitacionais de baixa renda, igualmente, não consolidaram centralidades. A pluralidade de atividades, em Uberaba-MG, é motivada por: equipamentos de âmbito regional, administrativos e infraestrutura de transportes (vias urbanas estruturais, rodovias, ferrovia e aeroporto), os quais definem economias de aglomeração e foram uma centralidade que expande a delimitação do centro. Os loteamentos periféricos de Uberaba-MG não contêm os atrativos descritos anteriormente e, assim, o tecido das franjas urbanas expande-se a baixa densidade, com fragmentação territorial e dependência de deslocamentos cotidianos rumo ao centro expandido. Assim, as rodovias comportam, simultaneamente, fluxos regionais e urbanos, de forma a promover o acesso dos habitantes periféricos ao centro e a equipamentos urbanos, uma vez que a periferia não formou subcentros.

CAPÍTULO III

LEGISLAÇÃO E PLANEJAMENTO URBANO

O presente capítulo estuda os Planos Diretores de Uberaba (Lei Complementar nº6/1991; Lei Complementar nº 359/2006; Lei Complementar nº 472, de 26/05/2014 – que revisa o Plano Diretor de 2006, mas não foi aprovada – e a mais recente revisão da Lei Complementar nº359/06, datada de 2018, ainda não aprovada), a Lei de Perímetro Urbano (Lei Complementar nº 374/2007) e a Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 376/2007).

O capítulo visa compreender como o Estado desempenha seu papel pelo planejamento urbano, no tocante à dispersão do tecido urbano, à ausência de formação de subcentros nas periferias, ao aumento do raio de delimitação do centro e à provisão de infraestrutura. O estudo do aumento do perímetro urbano visa compreender a relação entre a dispersão do tecido, seu crescimento sobre área anteriormente rural e o papel regional da cidade. Nesse contexto, levanta-se, conforme disposto no Plano Diretor (UBERABA, 2006):

- a) Eixos de Desenvolvimento, isto é, faixas das principais rodovias que atravessam o município e são destinadas, exclusivamente, ao uso empresarial;
- b) Núcleos de Desenvolvimento, identificados a partir dos distritos e povoados localizados na área rural do município;
- c) Núcleo de Desenvolvimento Intervalares, local onde prevê-se a implantação do aeroporto internacional de cargas e passageiros, no município de Uberaba-MG (UBERABA, 2018d).

Quanto ao crescimento do urbano sobre o rural, levanta-se as Áreas de Preservação Permanente (APPs), córregos e áreas de vulnerabilidade ambiental, de forma a traçar um paralelo entre esses pontos e o crescimento urbano disperso. Observa-se, a partir do histórico de urbanização da cidade, que o tecido urbano cresce a partir do apagamento das águas, isto é, da canalização e do tamponamento dos principais córregos do centro, sobre os quais estão as avenidas estruturais da cidade.

Por fim, estuda-se o Macrozoneamento e Zoneamento Urbano de Uberaba-MG – dispostos na Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 376/2007), de forma a correlaciona-lo com a ausência de formação de centralidades nos loteamentos periféricos. Ao invés disso, a cidade consolida áreas e equipamentos de alto grau de especialização de atividades terciárias e forma uma área de centralidade ao redor do centro, expandindo-o.

A leitura da legislação municipal será pautada na correlação com os resultados já encontrados nos capítulos anteriores, a revisão bibliográfica e temas trabalhados pelos autores. Além disso, questões como densidade urbana, mobilidade urbana, crescimento do tecido sobre áreas ambientalmente sensíveis e aspectos econômicos são temáticas que direcionarão este estudo.

Cronologicamente, o primeiro Plano Diretor, denominado Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Uberaba (Lei Complementar nº6/91), foi aprovado em 1991, incentivado por instrumentos adotados na Constituição de 1988. O segundo Plano Diretor, Lei Complementar nº359/06, aprovado em 2006, substitui o anterior e defende: inclusão social, oferta de terra urbana, direito à moradia digna e função social da propriedade, na busca pela garantia do acesso da população à terra urbanizada. Isso é evidente no Art.3º, o qual discorre a respeito da “[...] universalização da mobilidade e acessibilidade urbana e a integração de todo o território do Município” (UBERABA, 2006, p. 2) e está atrelado à segunda geração de planos diretores incentivados pelo Estatuto da Cidade e por políticas públicas do Ministério das Cidades. Ao todo, Uberaba teve duas leis de Planos Diretores, decretadas em 1991 e 2006, e duas revisões ainda não aprovadas – referente aos anos de 2014 e 2018. Uma nova lei de Plano Diretor está prevista para aprovação em 2023; enquanto isso, encontra-se vigente a Lei Complementar nº 359/2006.

3.1. Modificação do perímetro urbano e o incentivo a uma cidade dispersa

A Lei nº 6/1991, que instituiu o Plano Diretor do mesmo ano, foi elaborada com o intuito de dispor instrumentos básicos para promover o desenvolvimento e expansão da área urbana de Uberaba. Esta lei foi elaborada no início dos anos 1990, marco temporal que usamos para identificar a mudança no processo de implantação de novos loteamentos na cidade: fragmentados e posicionados ao longo de rodovias. Assim, o PD foi elaborado antes da dispersão do tecido de Uberaba, mas em um contexto no qual já havia uma expansão urbana orientada pelas rodovias e pelos distritos industriais, referente às décadas de 1970 e 1980. Nesse período, Uberaba, que já continha inúmeros lotes ociosos em seus loteamentos,

também apresentava grandes áreas sem parcelamento, intersticiais a loteamentos já aprovados.

O inciso III do Art. 14 e os incisos XII e XIII do Art. 23 tratam a respeito de diretrizes para o desenvolvimento físico-urbanístico de Uberaba. Evidenciam a necessidade de ocupar lotes vagos e parcelar glebas vazias, por meio de instrumentos previstos tanto no PD quanto na Constituição Federal (UBERABA, 1991a). Com isso, a legislação municipal adotou o IPTU progressivo no tempo e estimulou, desde já, o parcelamento e edificação dessas áreas. Com a ocupação das áreas ociosas da cidade, possibilita-se o adensamento da Zona Central, a qual é, conforme a lei, incentivada a associar-se a atividades do setor terciário, bem como conter equipamentos culturais e de lazer. Em paralelo ao adensamento do centro, o PD também almeja o desenvolvimento de atividades terciários nos Centros de Bairro (UBERABA, 1991a, p. 15).

Ao analisarmos, historicamente, a densidade demográfica de Uberaba observamos que as décadas de 1940 e 1980 correspondem aos maiores aumentos percentuais de população vivendo na cidade, advinda, majoritariamente, do campo. A explosão demográfica dos anos 1980 pode ser correlacionada com o crescimento das periferias e a significativa demanda por habitação no espaço urbano. Grande parte das periferias uberabenses são pouco adensadas e concentram população de menor renda (ver Tabela 9, p. 138). Diante desta circunstância, o PD (Lei Comp. nº 06/1991), visa aumentar a provisão de infraestrutura nas periferias, oferecer assistência à população em vulnerabilidade socioeconômica e a fomentar o adensamento urbano (UBERABA, 1991a). O atendimento da população de baixa renda concretizou-se e permanece em desenvolvimento a partir de ações da Cohagra.

A lei, através de seu inciso II (Art. 2º) traz o incentivo simultâneo os processos de adensamento e expansão urbana. O adensamento diz respeito à concentração da população em áreas já contempladas por infraestrutura e equipamentos urbanos, enquanto a expansão urbana é tratada no PD de forma a orientar os investimentos públicos. Deseja incentivar a especialização de atividades terciárias nos centros de bairro e desconcentrar esta função da área central. Podemos observar que a lei do início da década de 1990 já aponta para uma tendência de diversificação e especialização de empreendimentos fora do centro. Como analisamos anteriormente, esta configuração culmina na formação de uma área de centralidade adjacente ao centro, com raio de extensão de 1 quilômetro – e com tendência à expansão para uma área de 2 quilômetros de raio.

Entre a década de 1990 e atualmente, a dispersão urbana ocorreu através de alto consumo do solo, enquanto lotes ociosos, dotados de infraestrutura urbana e boa localização, ainda se encontram desocupados, conforme o levantamento de Peixoto (2018), apresentado no Mapa 21. Essa situação é observada, em maior intensidade, na porção interna do anel consolidado pelas rodovias, ferrovia e Rio Uberaba. Há dois âmbitos de concentração de lotes ociosos:

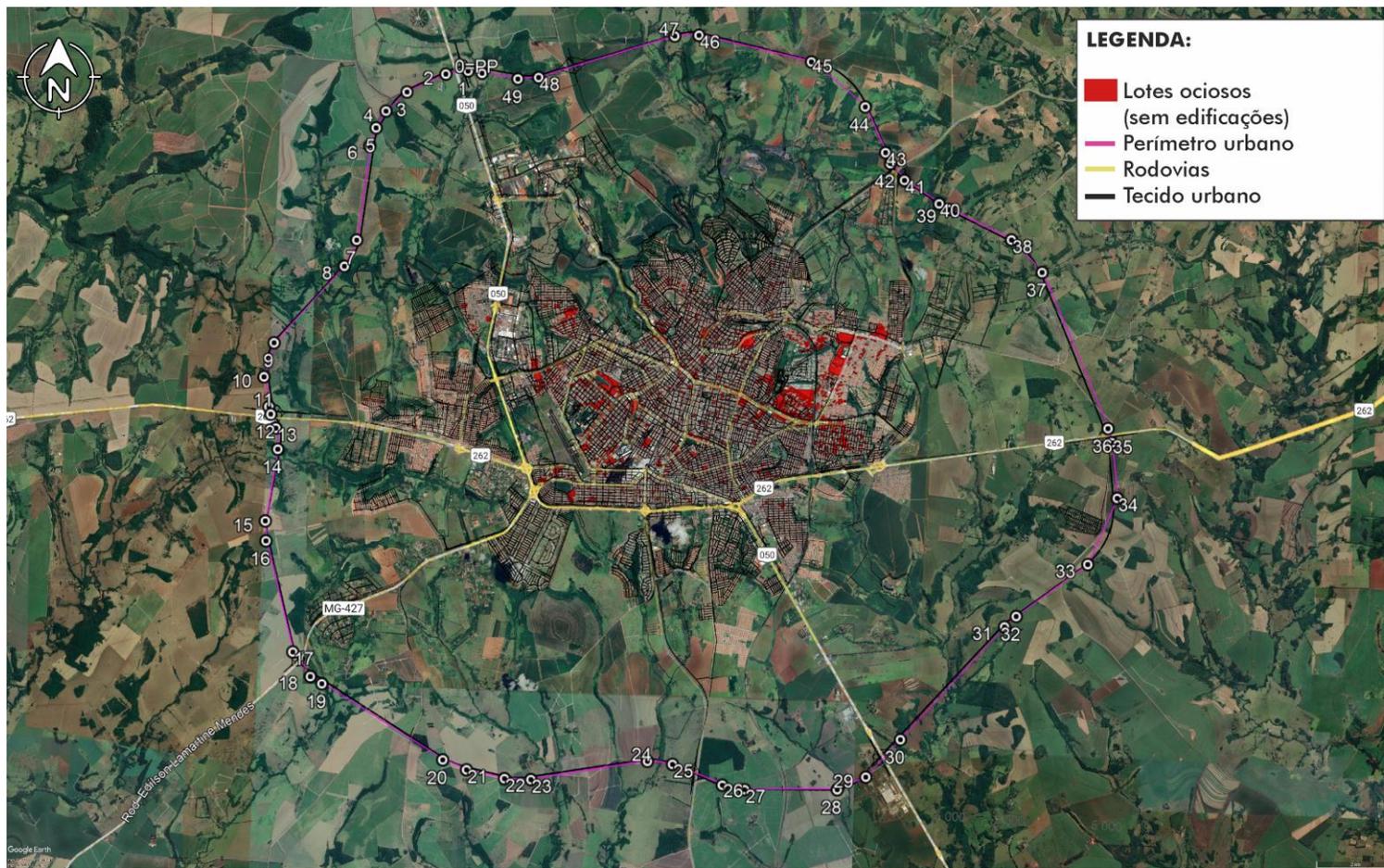
- a) em áreas de baixa densidade, nas quais a dimensão dos terrenos vagos é, predominantemente, maior. Exemplo disso são lotes posicionados próximos à linha férrea e ao Distrito Industrial (DI-I);
- b) em áreas de alta densidade, como o centro e bairros iminentes. Estes lotes, em sua maioria, são menores.

A lei do PD de 1991 também trabalhou a questão da expansão do tecido urbano de Uberaba em articulação com o Plano de Sistema Viário, Trânsito e Transporte. Tendo em vista os resultados da expansão urbana dos anos 1970 e 1980, tornou-se importante prover as áreas periféricas com infraestrutura, através de eixos viários de mobilidade e conexão com a porção central coesa.

Os impactos da expansão precedente aos anos 1990 no espaço urbano podem ser identificados na ambição do PD (UBERABA, 1991a) de remover as linhas ferroviárias existentes dentro da mancha urbana. O início da ocupação das áreas oeste da ferrovia ocorre no final da década de 1950 e início de 1960 e é reforçada nas décadas subsequentes. Contudo, é somente após os anos 1990 e 2000 que ocorre significativo parcelamento da porção leste da linha férrea. Esta circunstância demonstra que a proposta do PD, além de não ter sido aplicada, mostrou-se ineficiente quanto à contenção e direcionamento da dispersão do tecido urbano. Além disso, é importante ressaltar que a ferrovia, bem como as rodovias, foi responsável por orientar a localização de loteamentos dispersos.

Os loteamentos dispersos, que se consolidaram após a aprovação deste PD, apresentam características próprias, como fragmentação do tecido urbano e descontinuidade territorial (CHATEL; SPOSITO, 2015; CATALÃO, 2015). Lopes de Lúcio (1998, apud REIS FILHO, 2006), ao abordar a fragmentação territorial, avalia, como consequência desse processo: o aumento da distância física entre os locais e a presença de grandes áreas não parceladas entre loteamentos, culminando em espaços marcados por baixas densidades.

Mapa 21- Lotes ociosos em Uberaba-MG



LOTES OCIOSOS
Levantamento de lotes vagos em Uberaba-MG

Fonte: PEIXOTO, J.O.G. (2018)

Fonte: PEIXOTO (2018).

Com isso, alguns dos principais objetivos da lei do PD de 1991 não conseguiram se cumprir nas décadas subsequentes, dentre eles, a ocupação de glebas vazias e o adensamento do centro. Todavia, o objetivo de constituição de centralidades nos Centros de Bairro transformou-se na formação de uma grande centralidade ao redor do centro e alcançou, mesmo que de maneira distinta, a intenção do PD de diversificar e especializar atividades terciárias em outros pontos da cidade.

Outro indicativo do potencial de expansão urbana dos anos 1990 e 2000 é a proposta de pavimentação da Av. Filomena Cartafina, que conecta o Distrito-Sede ao DI-III. Como vimos anteriormente, após a pavimentação e duplicação desta via, ocorre o parcelamento de seu entorno, o que demonstra a relação entre evolução do sistema viário e crescimento urbano. Essa decisão, parte do Plano do Sistema Viário, Trânsito e Transportes (UBERABA, 1991b), que trata a respeito de medidas para integrar e possibilitar a circulação e mobilidade na cidade. Para isso, esquematizou os deslocamentos internos e externos, de forma a possibilitar circulações que não tenham a necessidade de atravessar o centro e o limite urbano de Uberaba. Foi proposta a circulação na forma de três anéis, através de um sistema trinário:

1. O Anel Central, formado pelas seguintes vias arteriais: Av. Leopoldino de Oliveira, Av. Santos Dumont, Av. Santa Beatriz, R. Conceição das Alagoas e Av. Guilherme Ferreira. A associação entre estas vias efetivou-se e é, atualmente, a principal rota de direcionamento de fluxos entre o centro e os bairros. Foi fundada de forma a comportar a circulação preferencial de transporte coletivo;
2. Anéis de Apoio Interno: têm como objetivo evitar a sobrecarga do Anel Central;
3. Anel de Apoio externo ou Anel Viário: proposto já na década de 1990, não foi efetivamente construído. Foi projetado de forma a conectar a MG-190 a BR-262 e a BR-050, à leste da mancha urbana. Estipular ligação entre a MG-190 e a BR-050, por meio de uma avenida a ser construído no norte da cidade. E, por fim, duplicar a BR-050, a sul e a oeste da mancha urbana (UBERABA, 1991b).

Tendo em vista a dispersão do tecido urbano iniciada nos anos 1990 e 2000, a Lei nº 359/2006, que revisa e reformula o Plano Diretor, permanece na defesa da “consolidação e regularização das áreas urbanas já ocupadas, promovendo seu adensamento com maior aproveitamento da infraestrutura instalada, evitando o espraiamento da expansão urbana”, segundo seu inciso I do Art. 183 (UBERABA, 2006, p. 82). O Art.187, da mesma lei,

defende, assim como o PD de 1991, a ocupação preferencial de lotes e glebas não edificadas, de forma a promover novas ocupações adjuntas à mancha urbana.

Restringe o adensamento somente em áreas ambientalmente sensíveis, como a bacia hidrográfica do Córrego das Lajes (suscetível a inundações, após sua canalização e tamponamento) e na Área de Proteção Permanente (APA) do Rio Uberaba. Limita, inclusive, a ocupação na área de transição urbano-rural e a ocupação na porção norte da cidade, direcionando o crescimento urbano, principalmente, rumo a sul e oeste. As medidas de controle da ocupação do urbano sobre áreas anteriormente rurais são fundamentais para o desenvolvimento da Lei do Perímetro Urbano, em 2007 (Lei Comp. nº 374/2007), que estabelece a delimitação entre o espaço urbano e o campo. Abrange a cidade de Uberaba, os Núcleos de Desenvolvimento (isto é, os distritos), bem como os Eixos de Desenvolvimento (rodovias) e Distritos Empresariais.

Mesmo com o objetivo de evitar o crescimento urbano disperso em Uberaba, há incisos e leis complementares que dificultam o adensamento da cidade e possibilitam o crescimento disperso. A Lei do Perímetro Urbano (Lei Comp. nº 374/2007) é um exemplo disso. O motivo é a ampliação do limite da área urbana, como podemos observar ao comparar os Mapas 22 e 23. O perímetro definido na Lei complementar nº 414/08 (Mapa 22) já apresentava a “área urbana” conforme a disposição dos loteamentos dispersos dos anos 1990 e 2000. Com isso, o limite urbano foi definido de forma a permitir o crescimento do tecido através dos principais vetores de expansão da cidade: noroeste, sudoeste, sudeste e leste. Com base no Mapa 22, a área do perímetro urbano, em 2008, corresponde à 258 km². Dentro dele, 128 km² são referentes à Área Urbana e 130 km² à Área de Transição Urbana, isto é, aproximadamente metade do perímetro urbano representa a área sobre a qual o tecido pode se espalhar.

A Área Urbana é dotada de sistema viário e infraestrutura, porém apresenta grandes glebas não parceladas. Assim, dentro dessa área, apenas 84 km² correspondem a áreas loteadas e o restante, 44 km², são áreas não parceladas. Em 2008, as áreas não parceladas equivaliam a 50,38% da área total do perímetro urbano definido. Isso demonstra que Uberaba-MG, neste ano, já era uma cidade dispersa de baixa densidade. Além disso, a área urbanizada (84km²) também contém lotes não edificadas, não contabilizados no cálculo anterior. Tendo em vista os dados do Censo Demográfico de 2010 – população de 295.988 habitantes, calculamos a densidade demográfica das seguintes áreas, como pode ser conferida na Tabela 10:

- a) área urbanizada= 35,23 hab/ha;
- b) área urbana= 23,12 hab/ha;
- c) perímetro urbano= 11,47 hab/ha.

Como vimos anteriormente, o papel das rodovias é fundamental na conexão entre loteamentos dispersos e a porção coesa do tecido urbano. Tendo em vista a importância desses eixos de circulação, o Plano Diretor (Lei. Comp. nº 359/2006) categoriza as rodovias que atravessam e acessam a cidade de Uberaba como “Eixos de Desenvolvimento”. São espaços delineados, pela lei municipal, em seu Art. 275, para o favorecimento da implantação de funções empresariais e industriais ao longo dos eixos rodoviários, através de faixas de 1.000 metros de cada lado dos eixos da BR-050, BR-262 e MG-427 e 200 metros de cada lado, contados a partir do eixo da Av. Filomena Cartafina (UBERABA, 2006).

A estruturação dos Eixos de Desenvolvimento é uma forma de o Estado impulsionar os setores primário e secundário na cidade, utilizando os eixos de transporte e comunicação para aproximar os empreendimentos locais ao contexto regional e vice-versa. A busca por tal aproximação pode colaborar com a dispersão – uma vez que relaciona o uso empresarial com outros municípios e com os produtores rurais, afastando-se da escala urbana. É importante reconhecer que as atividades empresariais podem atrair a implantação de funções complementares – como comércios e serviços – ao longo das rodovias. A inserção destes empreendimentos ao longo da “Área de expansão urbana” pode incentivar a dispersão através de atrativos imobiliários e dificultar o adensamento do centro, o parcelamento de glebas e a edificação de lotes ociosos.

Para Lencioni (2008), limites urbanos indefinidos explicam-se a partir da incorporação constante de novas glebas, uma vez que contam com valor de mercado menor do que terras

tradicionais já urbanizadas, tornando-se, com isso, vantajosas aos loteadores. O crescimento disperso do tecido urbano de Uberaba é favorecido pelo aumento do perímetro urbano, através da proposta da Lei Complementar nº 473/2014 (que altera a Lei Complementar nº 374/2007, que “Dispõe sobre o perímetro urbano no Município de Uberaba”, e dá outras providências). Apesar de a revisão do Plano Diretor do mesmo ano não ter sido incorporada à legislação municipal, a Lei do Perímetro Urbano foi aprovada e encontra-se em vigor. Observamos que os vetores norte e nordeste – que se encontram na Área de Proteção Ambiental (APA) do Rio Uberaba – foram incorporados à Área de Transição Urbana. Além disso, o novo limite foi estabelecido com base na proposta de Anel Viário do PD de 1991, de forma a conectar as rodovias através de avenidas empresariais e possibilitar tráfego urbano e regional.

A proposta do Anel Viário³² entrou em discussão a partir do Plano Plurianual de Governo do Município de Uberaba para o período de 1998 a 2001, em convênio com o Estado de Minas Gerais (UBERABA, 1997) e visava a conexão entre a BR-050 e BR-262. Envolveva, também, um trecho da MG-190 e da Univerdesidade (bairro que comporta o Parque Tecnológico). O tema é mencionado, novamente, na lei sobre a receita fixa e despesa do município de Uberaba entre os anos de 1998 (Lei Ordinária nº 6.704/1998) e 2001 (Lei Ordinária nº 8.110/2001) (UBERABA, 1998, 2001). No Plano Diretor de 2006, durante o governo do prefeito Anderson Aduato, o desenvolvimento do projeto do anel viário periférico – fora da APA do Rio Uberaba – é introduzido. Contudo, neste período, a proposta do anel viário não tinha correlação com o perímetro urbano. Isso se modificou com o novo plano urbanístico, de 2013, e com a revisão do texto do Plano Diretor, finalizada em 2014, no segundo mandato do prefeito. Nesse momento, o perímetro urbano da cidade coincide com as avenidas planejadas para consolidar o Anel Viário (Mapa 23), o qual, entretanto, não foi construído até o presente momento. Vale ressaltar que o projeto de construção de avenidas empresariais do Anel Viário é interrompido na porção correspondente à APA do Rio Uberaba.

Tem-se um total de 3 propostas distintas para a execução deste sistema viário, sendo uma delas da empresa Ecovias, concessionária da BR-050 (SEPLAN, 2022). A Seplan (2022) denomina o anel proposto como “Avenida Empresarial” e esclarece que sua construção

³² No Plano de 2006, considera-se o anel viário periférico à APA do Rio Uberaba; a Lei Comp. nº 472/2014 prevê o desenvolvimento do Anel Viário Federal. Atualmente, o Anel Viário, anunciado em 2012 – durante o governo de Dilma Rousseff (PT) – ainda não foi construído. Prevê-se a implantação de 65,72 quilômetros de vias em torno de Uberaba – de forma a conectar as principais rodovias que cortam o município e evitar o fluxo excessivo de veículos no interior da cidade (BARCELOS, 2021c).

ocorrerá à medida em que os loteamentos chegarem perto do perímetro urbano. A proposta é ter uma grande avenida circundando toda a cidade e conectando as rodovias (SEPLAN, 2022).

O planejamento do Anel Viário foi impulsionado pelas leis municipais e pelo planejamento urbano, de forma a associar o desenvolvimento empresarial com a infraestrutura rodoviária, utilizando um sistema logístico que facilitaria a mobilidade e a conexão entre centros produtores e locais de consumo. O planejamento da cidade empenha-se, desde os anos 1990, em aproveitar a infraestrutura viária, rodoviária e ferroviária do município para engendrar atividades econômicas primárias, secundárias e terciárias através da conectividade permitida pelos eixos de circulação.

Os anéis propostos dialogam com a escala de atividades distintas da cidade. Por exemplo, o Anel Central permite a mobilidade através da configuração do sistema viário de vias arteriais e coletoras na porção correspondente à centralidade consolidada ao redor do centro, com raio de extensão de 1 quilômetro. Os Anéis de Apoio Interno foram discutidos, porém, não apontados para vias específicas. Ainda assim, podemos relacioná-lo com a configuração da área de centralidade futura (de raio de extensão de 2 quilômetros) ou mesmo com a área de equipamentos especializados, que se configura em um círculo de raio de 4 quilômetros do centro. Por fim, o Anel Viário indica o desejo de associar a circulação regional sem ter a necessidade de atravessar o tecido urbano, que se espalhou ao redor das rodovias.

A dispersão das décadas de 1990, 2000 e 2010 modificou a relação entre eixos rodoviários e deslocamentos urbanos e regionais. A seguir, são enumerados os Eixos de Desenvolvimento (demarcados no Mapa 23) e suas relações com municípios vizinhos e com o tecido urbano:

a) BR-050: trechos entre:

- Uberaba - Delta. Esse trecho contém conjuntos habitacionais e loteamentos construídos entre 1950-2010.
- Uberaba - Ribeirão Bom Jardim (curso d'água do município de Uberlândia). Na área urbana, é onde encontram-se indústrias e conjuntos habitacionais.

b) BR-262, trechos entre:

- Uberaba - Capelinha do Barreiro³³;
- Uberaba - Peirópolis³⁴. Na área urbana do Distrito Sede, os loteamentos ao longo de ambos os trechos foram construídos a partir dos anos 1990.

³³ Distrito do município de Uberaba-MG (UBERABA, 2006).

- c) AMG-2595 (nova denominação da Avenida Filomena Cartafina), compreendendo o trecho entre Uberaba e o DI-III. Esta via contém o recente parcelamento do Condomínio Dahma I, II e III;
- d) MG-427, abrangendo o trecho referente à saída da cidade e os loteamentos Villa Real e Recanto das Flores.

Inicialmente, quando foram apresentados em 2006, os Eixos de Desenvolvimento eram designados apenas para as porções das rodovias que se encontravam dentro da delimitação da área urbana. Contudo, a partir de 2013, passaram, também, a compreender eixos rodoviários dentro da área do perímetro urbano. A revisão da lei em 2018 prevê que os Eixos de Desenvolvimento obedeçam à Lei de Uso e Ocupação do Solo quando estão dentro da área urbana e terão largura de 200 metros nas áreas que ainda não foram parceladas. Os Eixos podem conter outros usos (como Habitação de Interesse Social e loteamentos fechados) e devem respeitar os loteamentos pré-existentes, com distanciamento adequado entre indústrias e habitações (UBERABA, 2018b).

O Plano Diretor é revisado, novamente, em 2018, e a delimitação do perímetro urbano permanece como o indicado em 2014. Constam novas normativas para os Eixos de Desenvolvimento, com o aumento das dimensões das faixas empresariais, porém, com o mesmo objetivo de implantação de empresas, industriais, com o adendo do estímulo à instalação de novas atividades nessas áreas, entre elas: chácaras de recreio e prioridade para instalação de atividades de biotecnologia, turismo, agronegócio e serviços vinculados aos setores primário e secundário da economia, conforme o Art. 276 (UBERABA, 2018a). Além disso, reforça a integração de propriedades rurais às rodovias, devido à logística de comunicação e transporte de matéria-prima. Podemos constatar a intenção do PD de impulsionar atividades regionais ao longo das rodovias. Porém, a lei deseja zonear a cidade de forma monofuncional, sem reconhecer a tendência natural de implantação de usos derivados desses empreendimentos e a atual conjuntura da dispersão de habitações ao longo das rodovias.

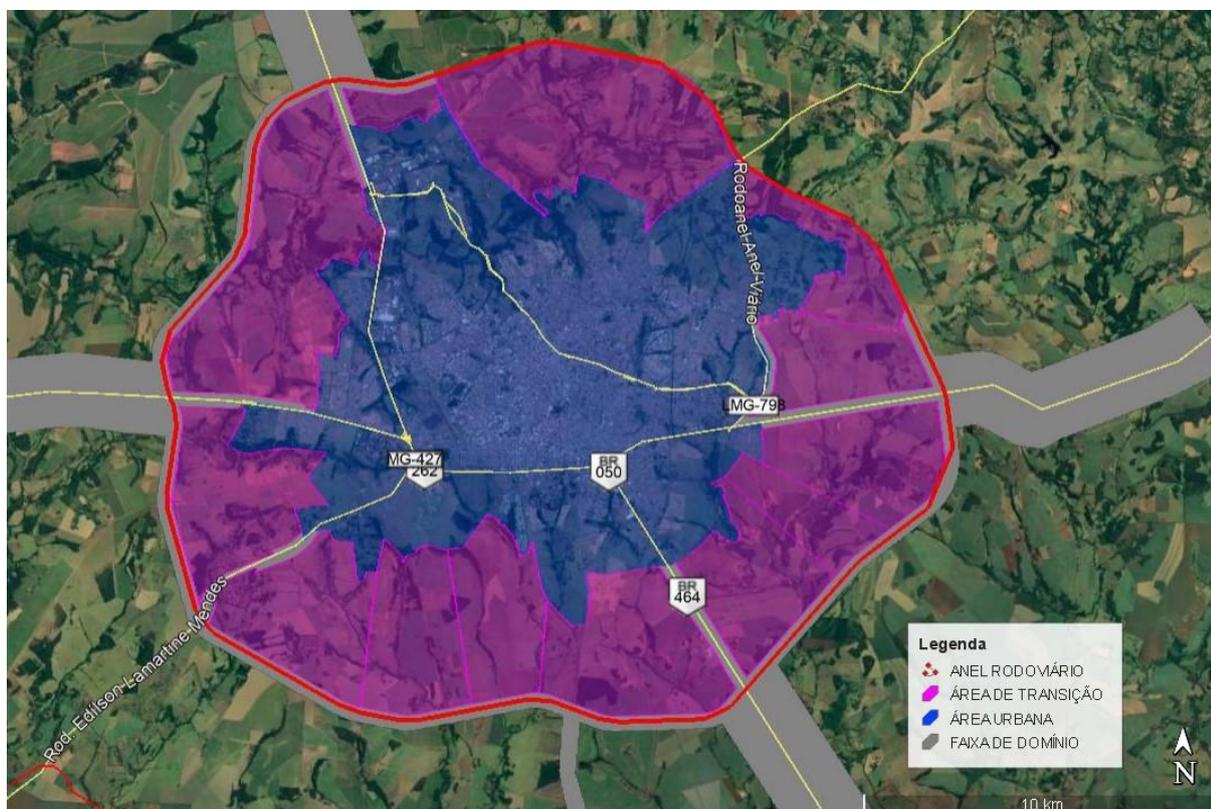
Em 2020, conforme o Mapa 24, o perímetro urbano manteve-se desde a última revisão de 2014. Têm-se:

- a) área urbana= 131 km²;

³⁴ Distrito do município de Uberaba-MG (UBERABA, 2006).

- b) área de transição= 178 km²;
- c) área do perímetro urbano= 309 km².

Mapa 24- Perímetro Urbano da cidade em 2020



Fonte: Prefeitura Municipal de Uberaba (UBERABA, 2020).

A Área de Transição em 2020 compõe 57,605% da área total do perímetro urbano, enquanto em 2008, correspondia a 50,38%. A Tabela 10 sistematiza as informações acerca da área do perímetro urbano em 2008 e em 2020 (equivalente à mudança da Lei Comp. nº 473/2014), com suas respectivas densidades demográficas. Consideramos para 2008 a população contabilizada pelo Censo de 2010 do IBGE, referente a 295.988 habitantes e para 2020, 340.277 habitantes. Observamos que houve aumento de 5.000 hectares na área do perímetro urbano e 300 hectares na área urbana. O crescimento populacional dessa década é de 44.289 habitantes. Com isso, verificamos que não houve diferença significativa da densidade demográfica para a área urbana. Ainda assim, a densidade demográfica permanece muito baixa e o aumento do perímetro urbano culmina em uma extensa Área de Transição Urbana e desestimula o adensamento defendido nas leis do PD.

Tabela 10- Relação entre o aumento da Área de Transição Urbana entre 2008 e 2020

ÁREA URBANA, ÁREA DE TRANSIÇÃO URBANA E DENSIDADE DEMOGRÁFICA POR ÁREA						
Áreas		2008		2020		
		Extensão (ha)	Dens. Dem. (hab/ha)	Extensão (ha)	Dens. Dem. (hab/ha)	
Área do Perímetro Urbano		25.800		11,47	30.900	11,01
Área Urbana	Área parcelada	8.400	12.800	23,12	13.100	25,97
	Área não parcelada	4.400				
Área de Transição Urbana		13.000		-	17.800	-

Fonte: autora (2023).

Silva *et al.* (2016) classificam uma densidade de 200 hab/ha como confortável para centros urbanos. Contudo, a maioria das cidades brasileiras apresenta densidade média de 50 hab/ha (SILVA *et al.*, 2016). Além disso, os autores analisam que, quanto maior a densidade demográfica de uma cidade, menores são os custos do Estado com manutenção de infraestrutura urbana. No ano de 2008, a densidade de Uberaba já era baixa, equivalente a 11,47 hab/ha. Posteriormente, em 2022, com a população urbana estimada pelo IBGE em 340.277 habitantes, em uma área maior, de 309 km² (30.900 hectares), a densidade reduz para 11,01 hab/ha, o que pode ser justificado pela grande quantidade de glebas incorporadas ao perímetro urbano – e, ainda, não urbanizadas – pela implantação de loteamentos fragmentados (com áreas não parceladas entre eles) e pela grande quantidade de lotes ociosos. Assim, o crescimento populacional não justifica o aumento do perímetro urbano, uma vez que a densidade demográfica já era significativamente baixa em 2008.

O aumento do perímetro urbano no ano de 2014 pode ser correlacionado a uma das características principais da dispersão: o crescimento do espaço urbano sobre o espaço rural. Dematteis (1998) reforça que o transporte tem papel imprescindível no fenômeno da “periurbanização”, isto é, crescimento urbano sobre áreas rurais, o qual ocorre – em função do aumento de mobilidade – ao longo dos eixos de comunicação. Este processo resulta em desequilíbrio territorial, devido à formação de áreas vazias e de ocupações de baixa densidade, em oposição à presença de espaços já consolidados e altamente adensados no

território urbano. Resulta em alto consumo de solo, o que acarreta, por conseguinte, prejuízos ambientais (DEMATTEIS, 1998). Catalão (2015) observa que a expansão urbana sobre áreas rurais pode sinalizar o enfraquecimento da dicotomia campo-cidade. Em Uberaba, as rodovias impulsionaram, desde os anos 1970, o direcionamento da expansão e da implantação de novos loteamentos. O mecanismo legal do aumento do perímetro urbano transformou área anteriormente rural em área urbana, possibilitando o crescimento do tecido urbano sobre uma vasta Área de Transição, ao longo das rodovias, distante da mancha coesa.

A condescendência do aumento do perímetro urbano por parte da Lei Comp. nº 473/2014 favorece a dispersão do tecido de Uberaba. Para Reis Filho (2006), esse processo diz respeito às discontinuidades entre as partes edificadas e não edificadas no território. Ou seja, assim como o conceito de “periurbanização” de Dematteis (1998), o conceito de “dispersão” de Reis Filho (2006) trata a respeito da expansão do urbano a baixa densidade, ladeando grandes áreas vazias rurais.

Assim, devido à vasta Área de Transição Urbana e aos loteamentos dispersos de Uberaba, o PD visa trabalhar o Sistema de Mobilidade Urbana de forma a integrar as diversas partes da cidade. A Lei Comp. nº 359/2006, ainda vigente, estabelece como Sistema de Mobilidade Urbana as vias urbanas classificadas como arteriais, coletoras e locais através da configuração do Anel Central e de anéis periféricos, evoluindo a ideia já apresentada em 1991. Além disso, compõem-se também de ciclovias e vias de pedestre. O Sistema de Mobilidade Municipal, vincula-se à escala regional e é atrelado à circulação intermunicipal e à integração do território regional. O PD, contudo, ao separar as circulações da escala urbana e regional não se atenta ao uso das rodovias para o transporte de casa ao trabalho dos loteamentos dispersos. Assim, a demanda de integração do espaço não se refere apenas a questões territoriais e econômicas da esfera regional, mas também à união das porções dispersas da cidade.

3.2 Zoneamento urbano: centralidade e contenção da dispersão

Além do perímetro urbano, o zoneamento também guia o planejamento urbano, através da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Lei Complementar nº 376/2007), revisada em 2018 (UBERABA, 2018b). O momento de inserção do zoneamento na administração municipal corresponde, para Feldman (2005), à introdução da organização do planejamento urbano como “função de governo”, empregando-o como técnica administrativa. Nestas circunstâncias, o urbanismo deixa de referir-se somente às questões estritamente físicas da

cidade e engloba, também, noções políticas, advindas da participação do Estado sobre o território. Para Feldman (2005), o zoneamento é um instrumento privilegiado de trabalho e é inseparável do planejamento urbano. Tem como objetivos: controlar o volume e o uso das edificações, controlar o uso do solo, averiguar a densidade populacional e estabelecer definições de parâmetros urbanísticos em toda a área urbana (FELDMAN, 2005). Feldman (2005) também ressalta que é papel do zoneamento criar uma hierarquia de centros, a partir de um plano geral de urbanismo, e organizar a cidade definindo: áreas, funções e densidade populacional.

Para contribuir com o adensamento de áreas centrais e com a mobilidade urbana, questões fundamentais do Plano Diretor, o zoneamento de Uberaba-MG propõe algumas estratégias. Exemplo disso é a permissão do uso do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir para verticalização em:

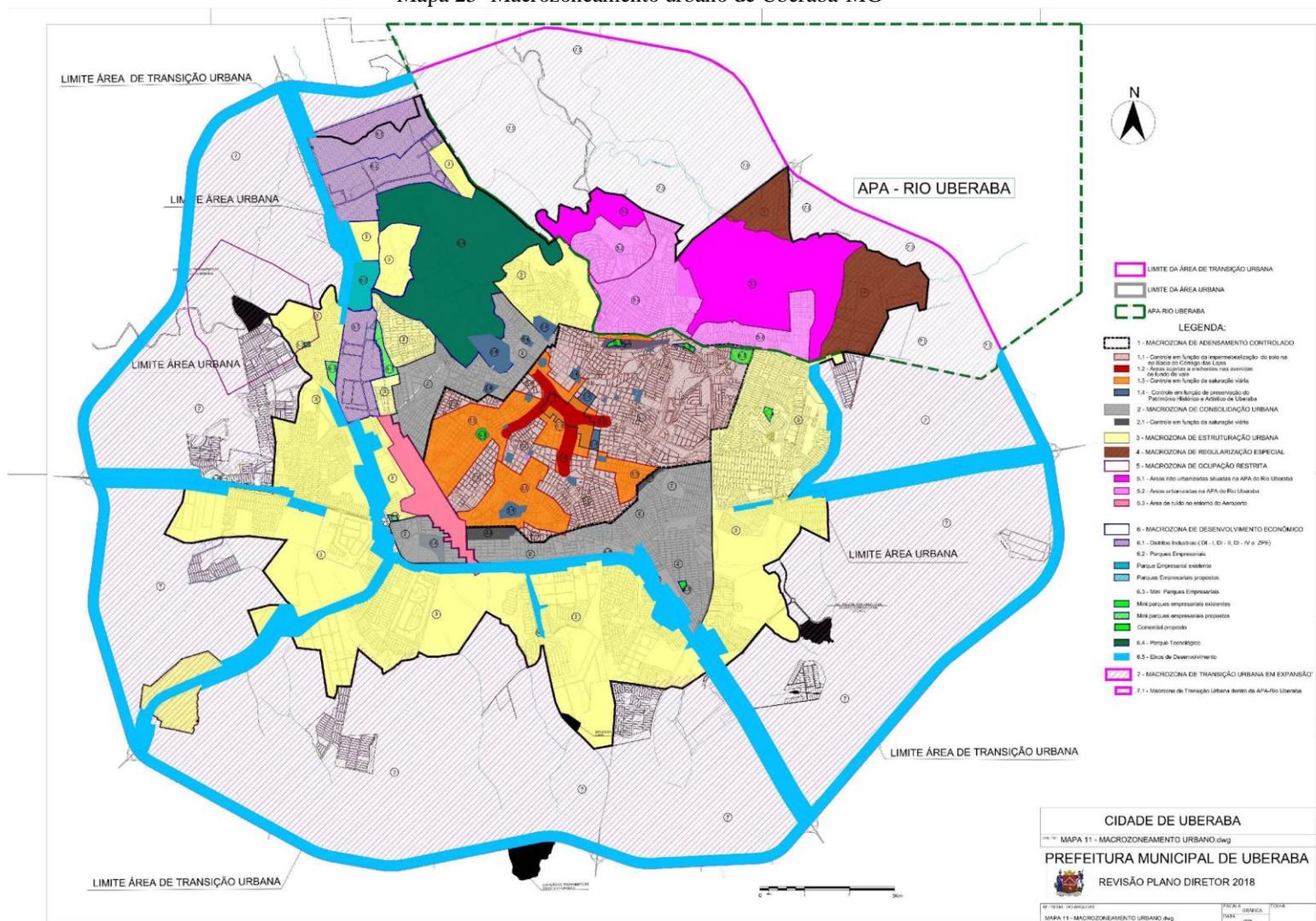
- a) Macrozona de Adensamento Controlado, correspondente ao centro e à centralidade formada em um raio máximo de 2 quilômetros;
- b) Macrozona de Consolidação Urbana, loteamentos de fora da centralidade e próximos às rodovias;
- c) Macrozona de Estruturação Urbana, configurada pelos bairros periféricos;
- d) eixos de mobilidade do BRT (instalados em 2018).

A delimitação das Macrozonas é apresentada a seguir, no Mapa 25.

A Macrozona de Adensamento Controlado abrange o centro (Núcleo Histórico) e os bairros circunvizinhos inseridos, em sua maioria, na bacia do Córrego das Lajes. A ocupação dessa área inicia-se no século XIX e consolida-se até a década de 1960. Todavia, ainda apresenta lotes ociosos, os quais são estimulados, pela lei, à ocupação preferencial, como medida de adensamento da área, que já é dotada de infraestrutura urbana (UBERABA, 2018b). Contudo, esse processo deve ocorrer de forma comedida, devido à constante ocorrência de inundações nas avenidas de fundo de vale.

A Macrozona de Consolidação Urbana envolve bairros já estruturados, dotados de infraestrutura e serviços, os quais podem ser adensados por meio da ocupação de lotes ociosos. A maioria dos loteamentos desta macrozona foi implantada entre as décadas de 1960 a 1980, salvo poucos datados dos anos 1990. Ao analisarmos o Mapa 26, percebemos que os loteamentos na Macrozona de Consolidação Urbana encontram-se entre a área de centralidade (raio de extensão de 2 quilômetros) e as rodovias.

Mapa 25- Macrozoneamento urbano de Uberaba-MG



Fonte: Prefeitura Municipal de Uberaba (PMU). Revisão do Plano Diretor (UBERABA, 2018b).

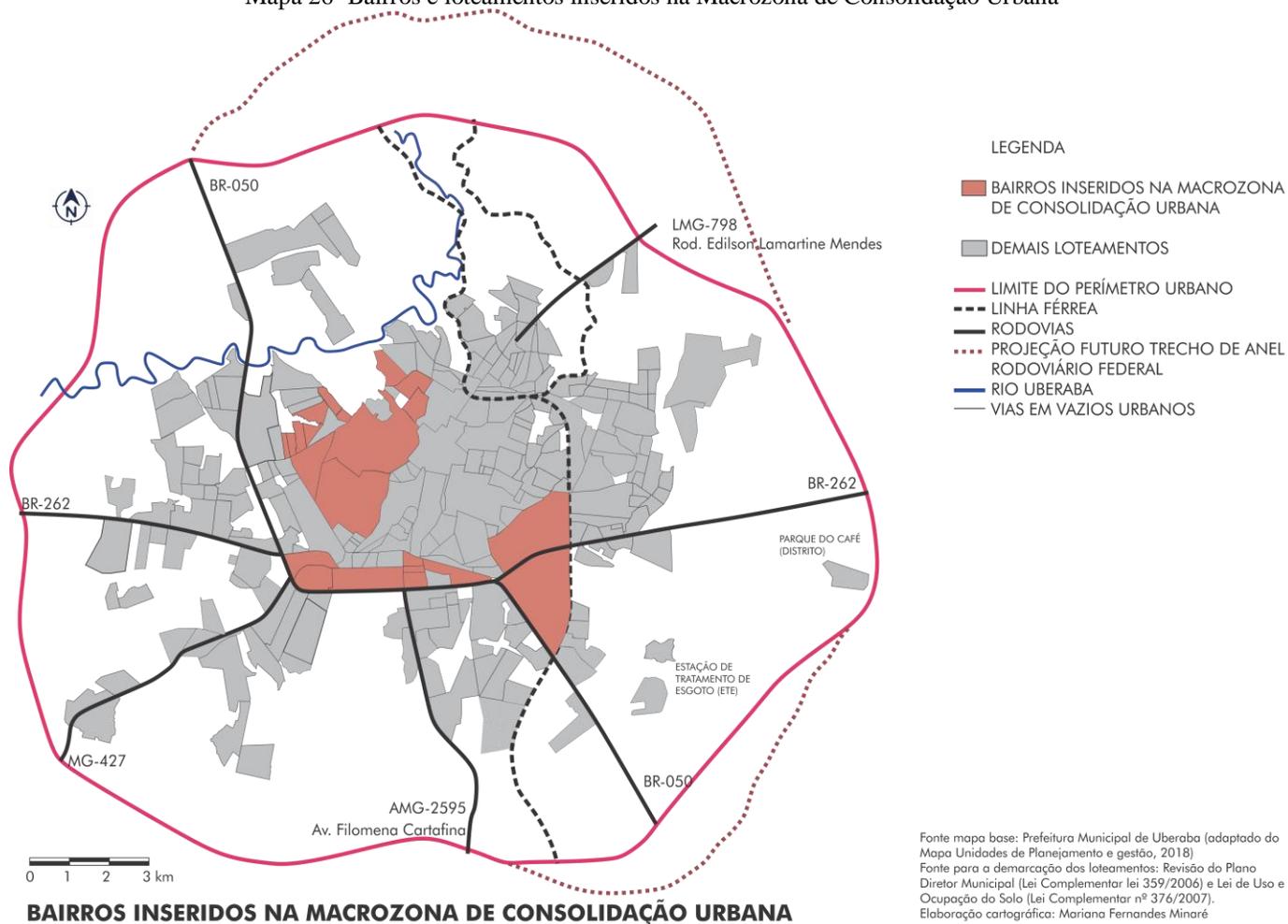
Podem acessar facilmente o centro e equipamentos públicos de saúde, educação e lazer por meio do sistema viário que os conecta à centralidade e ao centro. É nessa zona que temos significativos equipamentos públicos e privados, como: órgãos administrativos, serviços, instituições de saúde e ensino e empreendimentos comerciais.

A Macrozona de Estruturação Urbana abrange os bairros que ainda estão em consolidação, construídos a partir dos anos 1990. São bairros periféricos localizados, em sua maioria, ao longo das rodovias (BR-050, BR-262, MG-427 e Av. Filomena Cartafina) e do eixo ferroviário. Prioriza-se, nestes pontos: ocupação de glebas e terrenos vagos; criação de áreas verdes; lazer e equipamentos sociais (UBERABA, 2018b). Para isso, a lei sugere o uso de instrumentos de política urbana que instiguem a ocupação dos vazios e permitam a integração desta área ao tecido urbano coeso. Estes bairros encontram-se distantes do raio de 2 quilômetros que configura a centralidade de Uberaba e apresentam baixa diversidade de atividades terciárias, das quais destacamos apenas a presença de escolas municipais e Unidades Básicas de Saúde (UBS). Esses equipamentos encontram-se espalhados na cidade de forma a atender a escala da vizinhança. Dessa forma, para acessar atividades especializadas e diversificadas, os habitantes das periferias terão de percorrer grandes distâncias. Para a população de renda média e alta, que tem veículos particulares, o tempo gasto no deslocamento não é tão grande quanto o da população que se locomove por meio de transporte público.

A tendência de crescimento da periferia de Uberaba já é observada no final da década de 1980 e início de 1990, o que gera o estímulo às proposições de adensamento defendidas pelo Plano Diretor de 1991 e pelas leis subsequentes. Todavia, o aumento do perímetro urbano resulta em redução da densidade demográfica e de edificações no território e contribui com a implantação de loteamentos mais distantes do centro e da centralidade. Nesse caso, muitos loteamentos implantados à leste, sudeste e sul aproveitam, respectivamente, as rodovias BR-262, MG-427 e Av. Filomena Cartafina para conectar bairros periféricos ao tecido urbano coeso.

Apesar da vasta extensão da Macrozona de Transição Urbana, o PD busca evitar a ocupação desta área com novos loteamentos e incentiva a ocupação preferencial das Macrozonas de Estruturação Urbana e de Consolidação Urbana.

Mapa 26- Bairros e loteamentos inseridos na Macrozona de Consolidação Urbana



Fonte: elaborado pela autora (2022) com base em UBERABA (2006, 2007, 2018b, 2018c).

Contudo, a ocupação desta área não é vedada, o que culmina no parcelamento de terras na Macrozona de Transição Urbana, com maior intensidade entre 2010 e 2020, longe de equipamentos e atividades terciárias. De acordo com o Zoneamento Urbano (Mapa 28), os loteamentos presentes na Macrozona de Transição Urbana são classificados como Zonas de Chácaras (ZCH 1, ZCH 2 e ZCH 3). As ZCH encontram-se ao longo dos Eixos de Desenvolvimento, ou seja, ao longo de rodovias. Podem comportar residências (com exceção da ZCH 1), comércios, serviços e indústrias – preferencialmente, vinculados à agricultura e ao extrativismo – bem como atividades de recreação e lazer. A legislação ainda promove, nestas áreas, a implantação de habitações de interesse social, através da delimitação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) (UBERABA, 2011).

Inicialmente, a Lei Comp. nº 376/2007 propunha a categorização das ZEIS em:

- a) ZEIS 1: estipuladas em locais que necessitam de regularização fundiária;
- b) ZEIS 2A: voltadas para a instalação de famílias de baixa renda em área periférica, distantes de pontos de geração de emprego, comércio, equipamentos e lazer (principalmente a Macrozona de Transição Urbana);
- c) ZEIS 2B: instalação de famílias de baixa renda em bairro mais estruturados.

Em 2018 é realizada a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo e essas zonas são todas classificadas como ZEIS. Ao compararmos o Mapa 27 (Zoneamento da cidade em 2006) com o Mapa 28 (Zoneamento Urbano de Uberaba atualizado) podemos perceber que as ZEIS 2A e ZEIS 2B foram transformadas em Zonas Residenciais (ZR 2 e ZR1, respectivamente), enquanto as áreas de ZEIS 1 foram mantidas (UBERABA, 2018b). Com isso, observamos a tendência do zoneamento de reduzir as áreas voltadas a habitações de interesse social, as quais são designadas, em sua maioria, para áreas periféricas e áreas contíguas à infraestrutura rodoviária e ferroviária.

De forma a evitar a implantação de loteamentos territorialmente fragmentados, a Lei Complementar nº 456/2011, dispõe alterações sobre a Lei Comp. nº 376/2007 (Lei de Uso e Ocupação do Solo). Pontua que a construção de loteamentos voltados à habitação deve ser feita em área contígua ao tecido urbano consolidado, isto é, “[...] aquela situada na Macrozona de Transição Urbana em que uma das faces do polígono que a constitui, confronte em pelo menos 50% com a face de área já urbanizada, situada na Macrozona urbana limítrofe” (UBERABA, 2011, p. 1). Todavia, essa cláusula permite o parcelamento da Macrozona de Transição Urbana, que já apresenta tecido urbano disperso, classificados como

Zonas de Chácara e implantados com acesso por rodovias. Em resumo, as Zonas de Chácara tornam-se estratégicas para a implantação de novos loteamentos fora das Macrozonas de Consolidação Urbana e de Estruturação Urbana e de Adensamento Controlado, as quais devem ser, conforme a lei, preferencialmente ocupadas e adensadas.

Tendo em vista a distância entre as Macrozonas anteriores da centralidade de 1 quilômetro de raio consolidada em Uberaba, podemos perceber como o PD atua de forma a providenciar acesso dos moradores periféricos às atividades tipicamente centrais. A lei incentiva que centralidades sejam criadas no interior dos bairros das macrozonas supracitadas de forma a atender as necessidades dos moradores e longos deslocamentos rumo a centralidade da cidade. Limonad e Costa (2015) avaliam que as medidas adotadas pelo zoneamento urbano são responsáveis por modificar a condição e consolidação de centralidades, as quais formam-se em pontos com maior concentração de atividades terciárias e empregos (LIMONAD; COSTA, 2015). Desde o PD de 1991 (Lei Complementar nº 06/91), é recorrente, na legislação municipal, a orientação para implantação de atividades terciárias especializadas no interior dos bairros e ao longo do Sistema Viário. O objetivo é a "[...] desconcentração da área central e indução à criação de centros de comércio e serviços gerais nos bairros" (UBERABA, 1991a, p. 07).

Em 2006, a revisão do PD reconhece a importância e a vitalidade que atividades de comércio e prestação de serviços trazem ao centro. Defende, no Art. 35 do Capítulo I: “a manutenção da vitalidade econômica do centro da cidade, através do estímulo à continuidade da concentração de atividades, evitando as externalidades negativas por ela criadas” (UBERABA, 2006, p. 17). Nesta revisão, a lei persiste no incentivo à formação de centralidades com usos complementares nos bairros predominantemente habitacionais. Incrementa o estímulo a “novos polos comerciais e de serviços”, com o intuito de transformar Uberaba em destaque de comércio na região do Triângulo Mineiro (UBERABA, 2006). Assim, o PD de 2006 defende a relação complementar entre o centro – a partir de estratégias que reforcem sua vitalidade – e as centralidades de bairro.

A Lei do Plano Diretor orienta a formação de centralidades na Macrozona de Estruturação Urbana e na Macrozona de Consolidação Urbana, com o objetivo de dinamizar os bairros e evitar o deslocamento para o centro. Indica, conforme o Art. 293, o “reforço das centralidades existentes e estímulo ao surgimento de novas centralidades” (UBERABA, 2006, p. 123). A lei não define especificamente as áreas de novas centralidades, porém designa vias coletoras e arteriais a comportarem eixos de comércio e serviços. O Mapa 28 apresenta o Zoneamento Urbano e destaca vias coletoras como Zona de Comércio e Serviço 2 (ZCS2) e vias arteriais como Zona Mista 1 (ZM1).

Ao classificar a área correspondente aos bairros São Benedito, São Cristóvão, Parque das Américas e Recreio dos Bandeirantes como Zona Mista 2 (ZM 2, demarcada em verde no Mapa 28), podemos observar que a lei de zoneamento reconhece o potencial que estes bairros têm de concentração de comércio e serviços. Essa circunstância é mais evidente no Bairro São Benedito, devido ao seu desenvolvimento histórico e à consolidação de atividades terciárias na R. São Benedito. A lei deseja que essa situação, de eixos viários diversificados, seja reproduzida nas ZM 1 e ZCS 2.

A Zona de Comércio e Serviços (ZCS) pode comportar: habitações, comércio, serviços e indústrias de pequeno porte, com baixo impacto ambiental. Há, por parte da legislação, um “incentivo ao comércio e aos serviços nos imóveis tombados ou inventariados com a conservação das edificações [...]” (UBERABA, 2018b, p. 11), situação voltada para a ocupação de edificações patrimoniais fechadas. A ZCS1 corresponde à área central da cidade e propõem o estímulo à concentração de atividades terciárias. Em adição, a ZCS2 visa associar todas as vias coletoras da cidade para complementar as funções da ZCS1 e integrá-las a outros bairros.

O planejamento urbano proposto visa diversificar as funções de avenidas estruturais, de forma a relacionar o acesso a atividades terciárias e eixos de circulação importantes na cidade. A maioria das avenidas assinaladas no Mapa 28 já contém estes usos, mas não em proporção e diversidade o suficiente para torná-las autônomas em relação ao centro. Além disso, ao definir avenidas periféricas para comportar comércio e serviços, o planejamento também atua de forma a atender a população periférica e reduzir deslocamentos.

Essa ideia, quando analisamos a Macrozona de Consolidação Urbana, caminha em paralelo à tendência de consolidação da centralidade de dois quilômetros de raio. Devido ao fato de a Macrozona de Consolidação Urbana ter inúmeros equipamentos de alto grau de

especialização, há significativo potencial para a diversificação das atividades do entorno destes empreendimentos. Segundo Lopes de Lúcio (1998, apud Reis Filho, 2006), os processos de dispersão do tecido urbano e descentralização progressiva das atividades são concomitantes e se retroalimentam, gerando centralidades periféricas.

Limonad e Costa (2015) avaliam que o processo de dispersão urbana acarreta: aumento do uso de carros particulares, aumento do tráfego, redução da mobilidade e deslocamentos pendulares de casa ao trabalho. Em Uberaba, as circulações de casa ao centro também são realizadas para acessar comércios, serviços e instituições. Limonad e Costa (2015) avaliam que a criação de “centralidades controladas” seria uma estratégia para evitar fluxos longos rumo ao centro e prover as áreas periféricas de serviços e comércios. Contudo, isso vai na contramão da tendência natural que as dinâmicas de Uberaba exercem no reforço do monocentrismo da cidade. Assim, o planejamento urbano tenta aplicar a formação de centralidades de bairro como medida para comedir a dispersão do tecido urbano e não observa o potencial que a centralidade constituída no entorno do centro (com raio de extensão de 1 quilômetro e potencial de expansão para 2 quilômetros de raio) já exerce na cidade.

A consolidação de novas centralidades, perante a teoria de Monclús (1998), é compreendida a partir da consolidação de “peças autônomas” – áreas industriais, parques de escritórios cercados, instalações esportivas, universidades, aeroportos, centros comerciais, etc. – as quais são implantadas de forma fragmentada e geram, por consequência, espaços intersticiais sem parcelamentos e ociosidade de lotes. Em Uberaba-MG, a implantação de grandes empreendimentos fragmentados no espaço urbano ocorre desde as décadas de 1930 – com a implantação do Aeroporto – 1950, com a construção da Universidade de Uberaba (UNIUBE) e ao longo dos anos 1970 e 1980, com a construção das Faculdades Associadas de Uberaba (FAZU) e dos Distritos Industriais. Observa-se que grande parte desses equipamentos configuraram vazios em seu entorno, os quais foram ocupados em expansões urbanas posteriores. Todavia, não se desenvolveram como peças autônomas, uma vez que apresentam funções muito especializadas e ainda dependem da área central.

As funções especializadas, além de concentrarem deslocamentos da população uberabense também atendem outros municípios. Um exemplo disso são os equipamentos de ensino superior. A Lei Complementar nº 359/2006 defende, em seu Art. 5º, que a educação profissional e superior atenda às instâncias local e regional. Assim, ao longo da expansão urbana uberabense, a atuação de instituições de ensino superior vincula-se a rodovias e a outros equipamentos terciários especializados (como, por exemplo, hospitais, clínicas médicas

e escritórios). Tais empreendimentos, entretanto, carecem de atividades suficientemente diversificadas para tornarem-se independentes do centro.

Os Distritos Industriais comportam-se de forma diferente, uma vez que se relacionam mais intensamente com as dinâmicas regionais do que com o centro da cidade. O PD indica sua implantação, juntamente a Distritos Empresariais e Parque Tecnológico, na Macrozona de Desenvolvimento Econômico, mais especificamente, nas Zonas Empresariais (ZEMP). A localização destas atividades próximas a eixos rodoviários é imprescindível para transporte de matéria prima, produtos e força de trabalho. Esta área é voltada a atividades produtivas e contém poucos usos comerciais e de serviços.

Nos loteamentos já parcelados, situados dentro do perímetro urbano e atravessados pelos Eixos de Desenvolvimento, é permitido o uso residencial. Nas áreas ainda não parceladas, no entorno de rodovias, e no Parque Tecnológico não o é permitido (UBERABA, 2018b). A construção de habitações também é proibida no cone de ruído do Aeroporto, no qual já foram estabelecidos loteamentos habitacionais antes da elaboração da Lei do Plano Diretor. Nessa situação especial, o uso residencial realmente não condiz com as atividades destas zonas, que são espaços geradores de ruídos, poluição e tráfego. Contudo, é importante prever que estas funções atrairão outros usos urbanos, como comércio e serviços de apoio. Devido ao fato de serem espaços produtivos, há uma grande potencialidade para que estes empreendimentos constituam centralidades. Todavia, o crescimento da cidade de Uberaba, ao longo das últimas décadas, reforça o crescimento disperso do tecido urbano e o modelo monofuncional da produção do espaço – principalmente das áreas com funções especializadas.

As revisões do PD de 2014 e 2018, apesar de não terem sido aprovadas modificaram alguns incisos da lei do PD de 2006 de forma a favorecer o crescimento disperso do tecido urbano. Algumas dessas modificações foram aceitas:

- a) expansão do perímetro urbano - que passa, a partir de 2014, a envolver as Zonas de Chácara;
- b) retirada dos artigos referentes à restrição de ocupação na APA do Rio Uberaba;
- c) revogação da restrição de gabarito ao longo dos Núcleos de Desenvolvimento.

Estas medidas satisfazem interesses do mercado imobiliário. Consequentemente, após a revisão da lei e do aumento do perímetro urbano, as zonas de chácara encontram-se em área

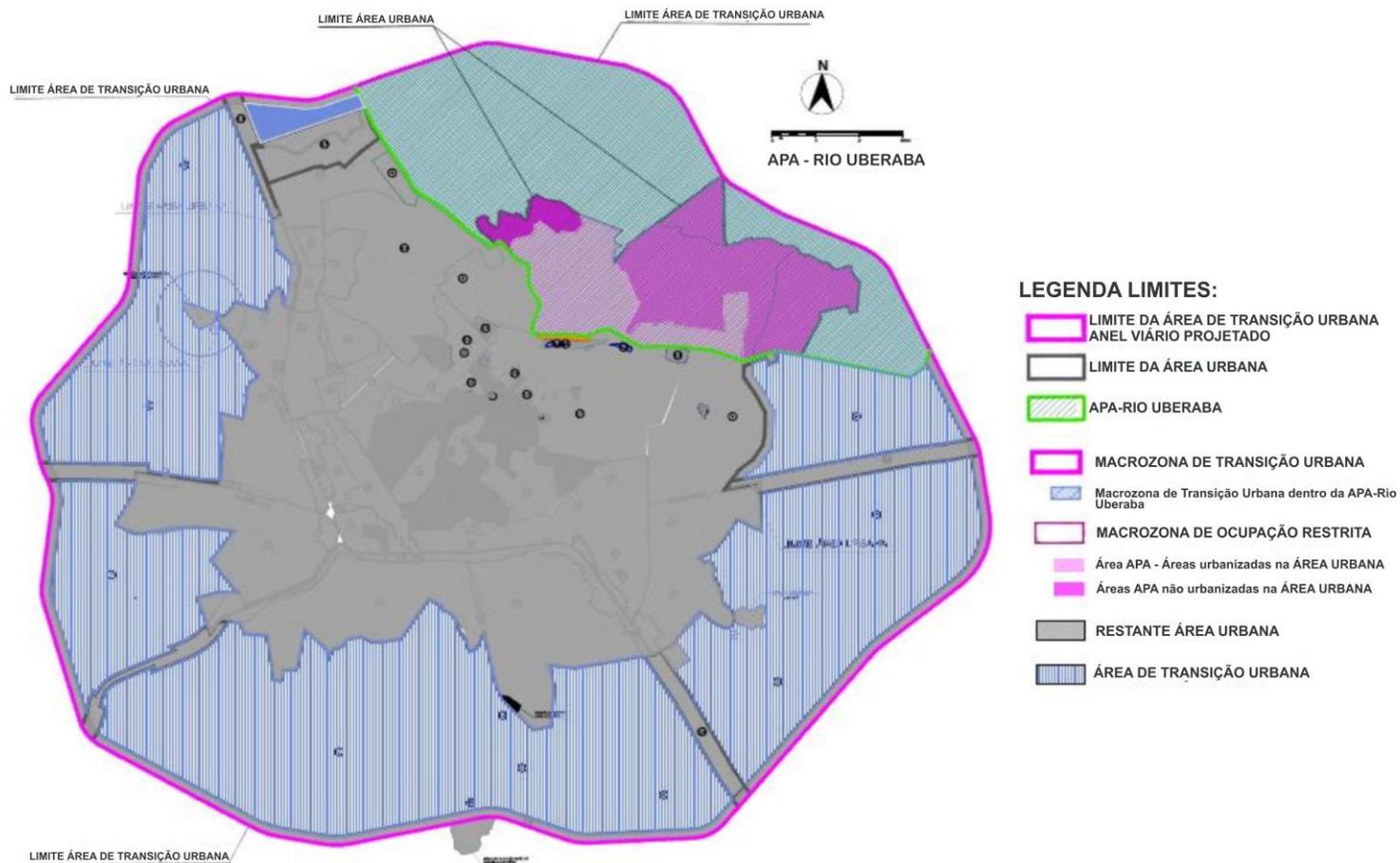
urbana, enquanto, anteriormente, pertenciam à área rural. Assim, a expansão do limite urbano favorece dispersão através do crescimento do meio urbano sobre o rural.

Esse processo é conceituado por Monclús (1998) como suburbanização. Dematteis (1998), com sua concepção de “periurbanização” ressalta que o tecido urbano disperso é consolidado por fenômeno difuso. Para Dematteis (1998), a cidade difusa é compreendida a partir do crescimento das franjas periféricas. Esse processo é acompanhado por redução populacional dos núcleos centrais e aumento da mobilidade urbana. Nessa conjuntura, as áreas dispersas permanecem dependentes da cidade (DEMATTEIS, 1998). Esse conceito é diferente do que Reis Filho (2006) denomina “difusão urbana”, que diz respeito à difusão do modo de vida urbano sobre o território rural, a partir da integração do campo ao estilo de vida urbano. Em Uberaba, as áreas dispersas crescem sobre território incorporado à área urbana e são dependentes de atividades dispostas no centro e na centralidade em seu entorno.

O PD também trata o crescimento do urbano sobre o rural através de provisão de infraestrutura e equipamentos sociais nos distritos de Uberaba, os quais encontram-se fora da delimitação do perímetro urbano. O intuito da legislação municipal é induzir a formação de centralidades nos distritos de forma a colaborar com a permanência da população, reduzir fluxos cotidianos rumo à cidade e conter o crescimento urbano sobre as áreas rurais (UBERABA, 2006). Contudo, os distritos ainda dependem da cidade para o uso de equipamentos públicos regionais e empreendimentos de maior grau de especialização. Para acessá-los, usufruem das rodovias federais e estaduais, que atravessam o município de Uberaba-MG. Assim, os distritos dialogam mais intensamente com o espaço urbano do que com o espaço regional e reforçam o papel das rodovias na circulação dos habitantes do próprio município.

Além da expansão do tecido urbano sobre áreas anteriormente rurais, o crescimento sobre áreas ambientalmente protegidas, dentro da área urbana, é uma situação recorrente na dispersão de Uberaba-MG. A Lei Complementar nº 359/2006 destaca a importância da proteção das áreas de mananciais e de solos hidromórficos, presentes nas margens de rios e córregos do município, bem como de áreas de nascentes e da Área de Proteção Ambiental (APA) do Rio Uberaba (Mapa 29).

Mapa 29- Relação entre o perímetro urbano de Uberaba e a APA do Rio Uberaba



Fonte: Paixão Côrtes, M. Z. C. (2017, apud Plano de Manejo APA do Rio Uberaba, 2022 p. 685).

Em 2018, a revisão do Plano Diretor possibilita uma abertura para a construção de loteamentos nessas áreas e transfere o encargo das normativas ambientais para o Plano de Manejo da APA do Rio Uberaba (2022), que flexibiliza a implantação de loteamentos na porção sudoeste da APA, que se encontra dentro do perímetro urbano. A APA do Rio Uberaba foi zoneada de forma a manter a expansão urbana que, nas últimas décadas, se sobrepôs à área ambientalmente protegida. A área urbana corresponde a 1,02% da área da APA e está presente nas seguintes sub-bacias:

- a) Sub-bacia Córrego Água Santa, que tem 59,82% de sua dimensão destinada a área urbana (UBERABA, 2022);
- b) Sub-bacia Córrego do Lajeado, com 4,41% de seu solo destinado a loteamentos (UBERABA, 2022).

Essas sub-bacias também comportam espaços voltados a área de proteção de florestas e de vegetação remanescente, área úmida, corpos d'água, silvicultura, mineração e áreas de pastagem (UBERABA, 2022). Os loteamentos inseridos na APA do Rio Uberaba foram aprovados pela prefeitura e estão em consonância com a legislação ambiental do município. As demais sub-bacias, que ainda não foram afetadas pelo crescimento e dispersão do tecido urbano, devem ser protegidas e são zoneadas de forma a permitir edificações rurais e chácaras (2022). A área da APA incrementada ao perímetro urbano pode ser vista no Mapa 30.

A parte urbanizada da APA do Rio Uberaba é classificada pelo Plano Diretor como Macrozona de Ocupação Restrita e apresenta algumas áreas categorizadas como Macrozona de Regularização Especial, voltada a ocupações irregulares na APA. O Art. 304 da Lei Complementar nº 359/06 defende, para essa macrozona: “ocupação urbana de baixa densidade, com imposição de níveis diferentes de adensamento, respectivamente, nas glebas e terrenos vazios ou ocupados” (UBERABA, 2006, p. 128). É uma área destinada a ocupação de baixa densidade, como chácaras, sítios de lazer e atividades rurais.

Esta área, situada na porção norte da cidade - quando analisamos o Mapa de Implantação de Loteamentos em Uberaba - é concomitante ao cinturão periférico que cresce após a década de 1980 e 1990 de forma dispersa. Nela, foram construídos loteamentos fechados e conjuntos habitacionais, ambos caracterizados por baixa densidade. Quanto aos condomínios, as normas condominiais atuam no controle do coeficiente de aproveitamento e aumentam a taxa mínima de permeabilidade do solo. Contudo, mesmo com estas medidas, o

crescimento do tecido urbano nesta área da cidade opõe-se ao estímulo de adensamento do centro e gera interferências no ecossistema urbano.

O Plano de Manejo, ao zonear esta porção da cidade, complementa o zoneamento do Plano Diretor Municipal e incorpora a área urbana já consolidada ao zoneamento da APA, através da Lei Complementar nº 376/2007. Além disso, devido ao fato de esta porção estar dentro do perímetro urbano, o zoneamento possibilita a implantação de loteamentos na Zona Urbana (ZUA) e delinea pontos de transição entre o urbano e o rural, identificados através das Zonas de Transição Urbana da APA (ZTA 1, ZTA 2 e ZTA3). As Áreas de Proteção Permanente são definidas como Zona de Proteção das Águas (ZPA).

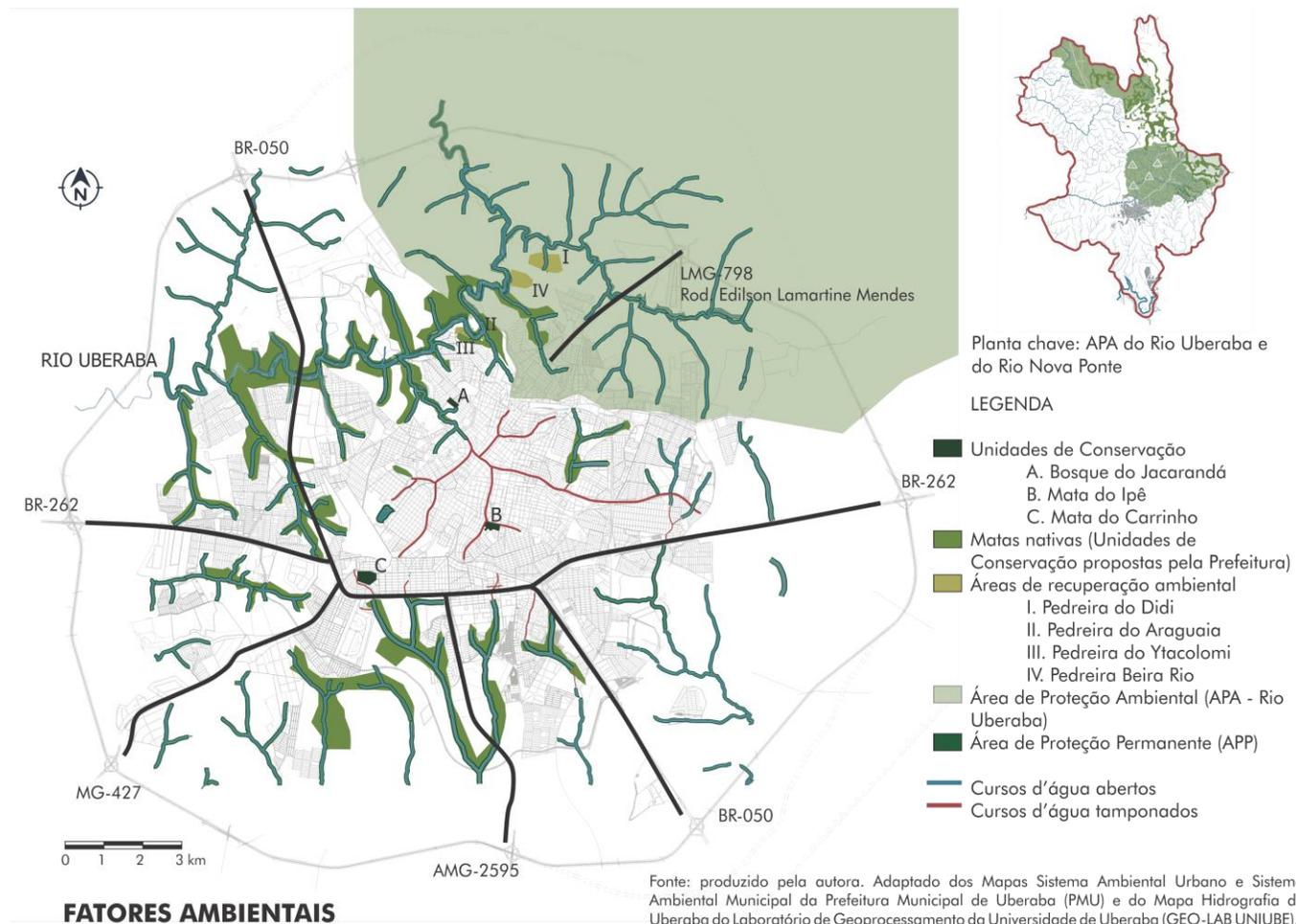
Conforme o Mapa 31, os Fatores Ambientais da cidade de Uberaba também englobam os cursos d'água urbanos. No que diz respeito à proteção de rios e córregos que atravessam o município, a revisão mais recente do PD defende: a proteção de matas ciliares e matas de galeria, bem como a proteção das áreas de preservação permanente, de acordo com as normas do Código Florestal Federal (UBERABA, 2018a). Segundo o Plano de Manejo, “consideram-se Áreas de Preservação Permanente em zonas rurais ou urbanas, as faixas marginais dos dois lados de qualquer curso d'água natural perene ou intermitente” (UBERABA, 2022, p. 315).

Todavia, antes da produção da lei do Plano Diretor, foram realizadas obras de canalização de córregos ao longo das décadas de 1970 e 1980, para permitir a construção de avenidas estruturais no centro. Após os anos 2000, obras semelhantes ainda são realizadas fora do centro, no interior dos bairros. Mesmo assim, as periferias ainda contêm inúmeros cursos d'água naturais e, podemos observar que o crescimento do tecido urbano, além de ser direcionado pela infraestrutura rodoviária é, também, orientado pela presença de córregos.

Além disso, a implantação de infraestrutura de saneamento pode, também, direcionar o crescimento do tecido urbano. A implantação da Estação de Tratamento de Esgoto ETE Hugo Rodrigues da Cunha (ETE Conquistinha) no Córrego dos Carneiros³⁵ pode direcionar o tecido urbano para o vetor de expansão sudeste, uma vez que atraem investimentos apresentam segurança e suporte para a população quanto ao saneamento básico.

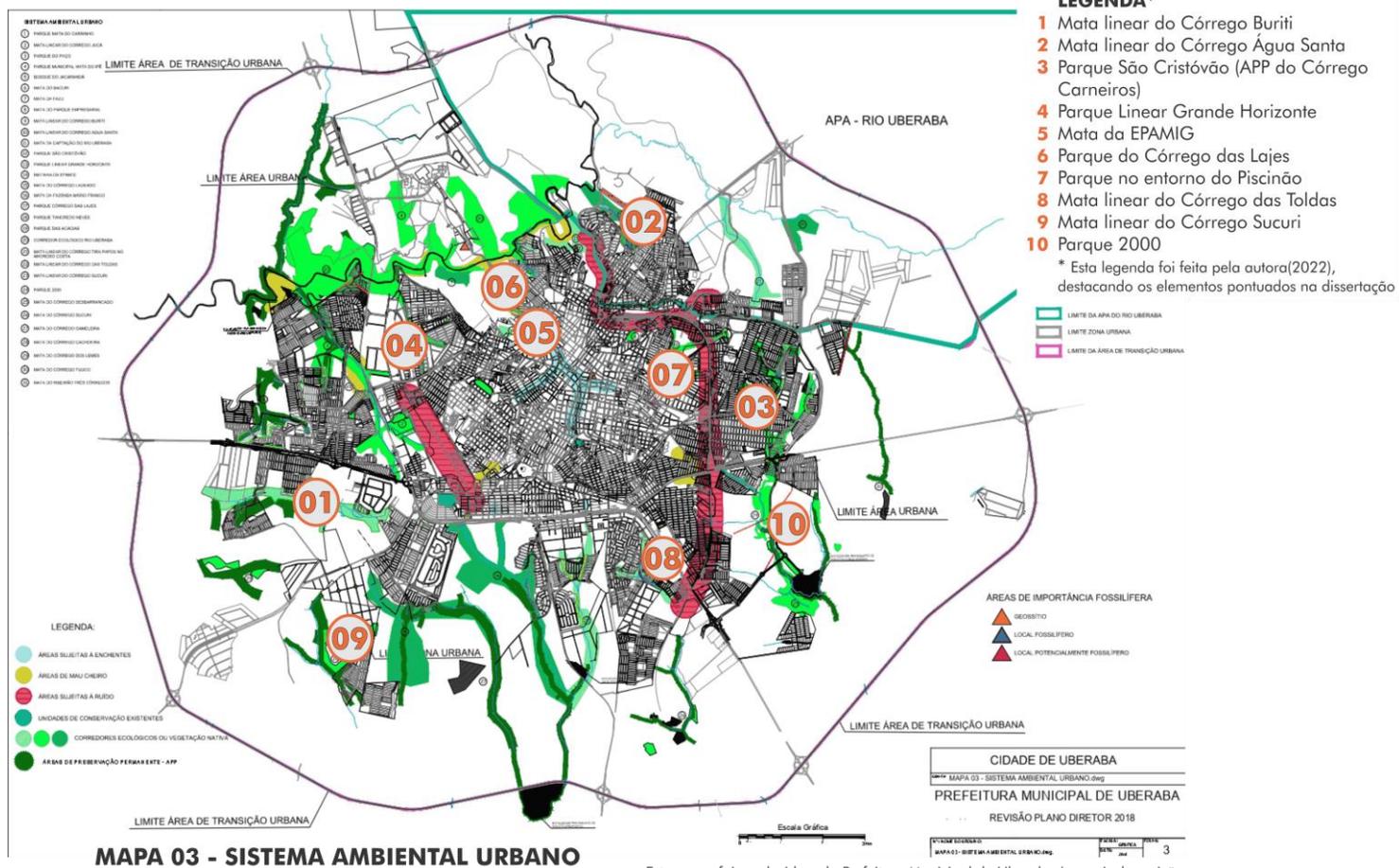
³⁵ Informação extraída do Mapa de Sistema Ambiental Urbano feito a partir da Revisão do Plano Diretor de 2018 (UBERABA, 2018 a; 2018e). A localização da ETE pode ser observada no *Mapa de Implantação dos Loteamentos de Uberaba* (Mapa 08).

Mapa 31- Mapeamento de Fatores Ambientais na Cidade de Uberaba



Fonte: produzido pela autora (2020). Dados obtidos a partir de: Mapa Sistema Ambiental Urbano (PMU), Sistema Ambiental Municipal (PMU) e Mapa de Hidrografia de Uberaba (Laboratório de Geoprocessamento da Universidade de Uberaba, GEO-LAB UNIUBE).

Mapa 32- Sistema Ambiental Urbano



Este mapa foi produzido pela Prefeitura Municipal de Uberaba (a partir da revisão do Plano Diretor Municipal de 2018) e foi adaptado pela autora, destacando algumas matas nativas e córregos, conforme pode ser observado no texto.

Fonte: UBERABA (2018e), adaptado pela autora (2022).

O Mapa 31 demonstra que o tecido urbano periférico cresce contornando as áreas de córrego e de APP, culminando em espaços intersticiais, com alto potencial ambiental, incorporados na legislação e no planejamento urbano através do estímulo à construção de Parques Lineares. Todavia, apesar deste direcionamento legal, as áreas de preservação ainda não se encontram integradas às dinâmicas dos loteamentos, como podemos observar no Mapa 32, que apresenta do o Sistema Ambiental Urbano de Uberaba-MG, composto por: patrimônio natural da da cidade de Uberaba-MG, maciços ambientais dispostos ao longo dos Eixos de Desenvolvimento (BR-050, BR-262 e Av. Filomena Cartafina), áreas de recuperação ambiental urbanas (como, por exemplo áreas industriais e de exploração natural) e áreas de preservação ao longo de córregos urbanos.

Parques lineares são propostos na forma de corredores ambientais, com o objetivo de consolidar um sistema ambiental urbano. São eles, conforme o Mapa 32:

- 1) Mata linear do córrego Buriti: situa-se ao fundo do loteamento fechado de chácaras Jockey Park (habitado por classe de renda média alta) e é apropriada por uma parcela do loteamento Jardim Copacabana (classe média). Ambos foram construídos após os anos 2000;
- 2) Mata linear do Córrego Água Santa: localizada no bairro Boa Vista, à noroeste do condomínio horizontal Cyrella Landscape I e II (construídos após 2010, com habitações voltadas a população de classe média alta);
- 3) Parque São Cristóvão: Área de Proteção Permanente do Córrego Carneiros e seus afluentes. A partir de 1980, o entorno desta área foi parcelado através dos loteamentos Lourdes (habitado por população de baixa renda) e Maringá I e II (com residentes de renda média). Em seguida, na década de 1990, são implantados os loteamentos José Barbosa de Souza (com habitantes de renda média). Após os anos 2000, são implementados os conjuntos Oneida Mendes e Paraíso (ambos com população de renda média baixa), Cidade Nova (com predomínio de habitantes de baixa renda), Jardim Elza Amuí e Residencial Filhinha Mendes (igualmente, habitados por população de renda média). Em 2010, é adicionado a esta conjuntura o Residencial Zeca Mendes, com preponderância de população de renda média baixa. Observa-se que após os anos 2000 a ocupação sobre a APP do Córrego dos Carneiros e de suas adjacências aumentou.
- 4) Parque Linear Grande Horizonte, presente nos fundos dos loteamentos Parque Grande Horizonte e Jardim Uberaba (ambos fundados na década de 1980 e habitados

por população de classe média alta e classe média baixa, respectivamente). Somam-se ao entorno deste parque os condomínios horizontais voltados para classe média alta: Recanto das Torres (construído nos anos 1970) e Villaggio dei Fiori (nos anos 1990). Dentro destes empreendimentos, há um avanço de vias e lotes sobre a área de preservação;

- 5) Mata da EPAMIG, presente no loteamento Vila Celeste;
- 6) Parque do Córrego das Lajes, estabelecido entre o leito natural do córrego – isto é, aquela porção que não foi canalizada – e o ponto em que desagua no Rio Uberaba;
- 7) Parque no entorno do Piscinão, na cabeceira do Córrego das Lajes. Criado após a implantação da bacia de contenção, em 2008;
- 8) Mata linear do Córrego das Toldas, localizada no bairro Recreio dos Bandeirantes, ao longo da BR-050. Situa-se ao fundo das Chácaras do Recreio dos Bandeirantes (datadas de 1950 e predominantemente habitadas por indivíduos de renda média baixa), do loteamento Luís Antônio Guido Rios e do condomínio Terra Nova, ambos construídos após 2010 e habitados por indivíduos com predominância de média concentração de renda;
- 9) Mata linear do Córrego Sucuri, que abrange grande parte do bairro Jardim Maracanã. A formação dos loteamentos no entorno da APP ocorre ao longo das décadas de 1990, 2000 e 2010, com concentração de habitantes de classe média baixa;
- 10) Parque 2000, na parte inferior do Córrego dos Carneiros, próximo à BR-262. Em decorrência da presença da rodovia e da APP, o loteamento Residencial 2000, construído ao longo da década de 1990, encontra-se separado do restante do tecido urbano pela rodovia e é habitado por população predominantemente de baixa renda.

A ocupação de loteamentos do final da década de 1970 até recentemente, em 2020, alastra-se ao longo da maioria das APPs periféricas e, em alguns pontos, invadem-nas. Apresentam diversificação de concentração de renda, o que impossibilita estabelecer um paralelo entre a localização de população de rendas distintas e a construção de loteamentos em áreas ambientalmente protegidas por lei. Sobre a APA, grande parte dos loteamentos datados após os anos 2000 são voltados para classe média e média alta, enquanto loteamentos anteriores à aprovação do Plano Diretor (2006), construídos entre 1950-1990, abrigam, predominantemente, habitantes com menor concentração de renda.

As APPs periféricas são, em sua maioria, mantidas como Mata Nativa, ou seja, não são planejadas por meio de projeto urbano e paisagístico para comportar usos de lazer e

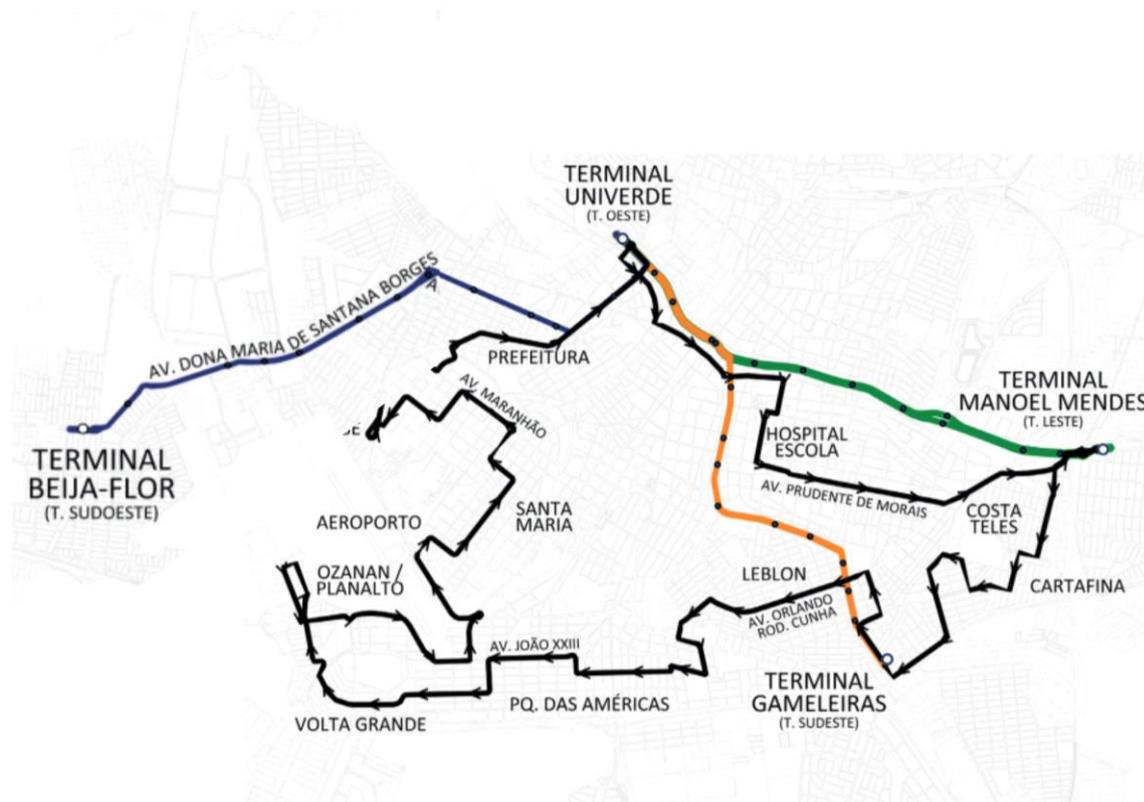
contemplanção – como foi feito no Parque Córrego da Lage. A designação das APPs, enumeradas anteriormente, como “parques” não significa que são áreas verdes planejadas ou espaços recreativos que possibilitam a interação com os residentes de seus entornos. Exemplos disso são: Mata Linear do Córrego Buriti, Mata Linear do Córrego Água Santa, Parque São Cristóvão, Mata linear do Córrego das Toldas, Mata linear do Córrego Sucuri e Parque 2000. Nessas áreas, ainda há cursos d’água não canalizados e matas nativas preservadas. Contudo, não são parques lineares e apresentam características de descuido e acúmulo de entulho. Tal depreciação pode colaborar para o avanço do tecido urbano sobre áreas ambientalmente protegidas, através de estratégias de saneamento que escondam o rio e a vegetação, ao invés de integrá-los a sistemas de drenagem, com soluções baseadas na natureza.

Apesar de as leis e os planos defenderem a preservação ambiental, o processo de urbanização de Uberaba-MG é marcado pelo predomínio de infraestrutura viária sobre o meio ambiente e pelo disciplinamento de água nos pontos sujeitos a inundações, através de estratégias de drenagem tradicional.

O crescimento do tecido urbano disperso sobre a Área de Transição Urbana e a APA traz, além das consequências apresentadas, problemas de mobilidade urbana. Para amenizá-los, além dos anéis central, interno e externo, o PD defende a implantação do sistema BRT – *Bus Rapid Transport* – no sistema de transporte público. Foram criados trechos exclusivos para ônibus em avenidas estruturais, conforme quatro eixos (Figura 52):

- 1) Eixo Oeste (Terminal Univerdecidade);
- 2) Eixo Leste (Terminal Manoel Mendes);
- 3) Eixo Sudeste (Terminal Gameleiras);
- 4) Eixo Sudoeste (Terminal Beija Flor).

Figura 52- Eixos de transporte BRT em Uberaba



Fonte: UBERABA [2018f].

O transporte BRT é implantado em Uberaba-MG a partir de obras do Projeto de Aceleração do Crescimento – PAC em 2015, primeiramente, no eixo leste-oeste da cidade, estabelecido ao longo da Av. Leopoldino de Oliveira. Posteriormente, em 2018, novos eixos são criados:

- a) eixo sudoeste, envolvendo: R. Cel. Bento Ferreira, Av. da Saudade, Av. Dona Maria de Santana Borges, R. João Dela'cqua e Av. Juca Pato (UBERABA, [2018f]);
- b) eixo sudoeste: abrangendo as vias Av. Guilherme Ferreira, Av. Abílio Borges de Araújo e Av. Bandeirantes (UBERABA, [2018f]).

O PD defende o adensamento nas vias que contêm transporte BRT através de verticalização. Dispensar o pagamento de contrapartida no processo de aplicação do instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir em “[...] imóveis fronteiriços ao eixo de mobilidade urbana do BRT, independentemente da sua localização e macrozona” (UBERABA, 2018b, p. 58). Observa-se, na prática, que Uberaba-MG não vinculou a circulação das linhas de ônibus BRT aos locais mais adensados da cidade. A intenção é que a dinâmica do transporte colabore para o adensamento posteriormente. Assim, o problema de mobilidade urbana ainda persiste, devido à baixa densidade e às longas distâncias a serem

percorridas pelos usuários de transporte público que residem em bairros periféricos. O sistema BRT, ainda assim, trouxe um benefício: como demonstra Figura 54, conecta equipamentos (como Prefeitura, fórum, universidades, escolas municipais e hospitais) a alguns bairros – predominantemente habitacionais – e ao centro, através de estações em tubos do BRT, posicionadas nas avenidas estruturais.

Os eixos de transporte e comunicação, dentre os sistemas viário, rodoviário e ferroviário, têm os seguintes papéis no processo de desenvolvimento da cidade de Uberaba-MG:

- a) as rodovias favorecem a dispersão urbana, uma vez que são a principal infraestrutura de circulação na Macrozona de Transição Urbana. Assim, loteadores interessam-se por áreas distantes do tecido urbano para parcelamento do solo, pois tem menor custo de implantação, quando comparadas a lotes ociosos do centro e a glebas da Macrozona de Consolidação Urbana, nos quais a renda da terra é maior. Com isso, empreendedores aproveitam a pré-existência das rodovias na periferia de Uberaba-MG para permitir acesso a loteamentos, o que reduz a necessidade de construção de novos eixos viários e colabora para maior rentabilidade na venda dos lotes.
- b) fortalecem a comunicação entre Uberaba-MG e municípios vizinhos, reforçando a participação da cidade no contexto regional e no direcionamento de fluxos regionais cotidianos, atendendo demandas regionais;
- c) promovem conexão e mobilidade entre loteamentos periféricos, centro, equipamentos públicos e privados e empreendimentos de especialização de atividades terciárias;
- d) oferecem condições de instalação de equipamentos de abrangência regional.

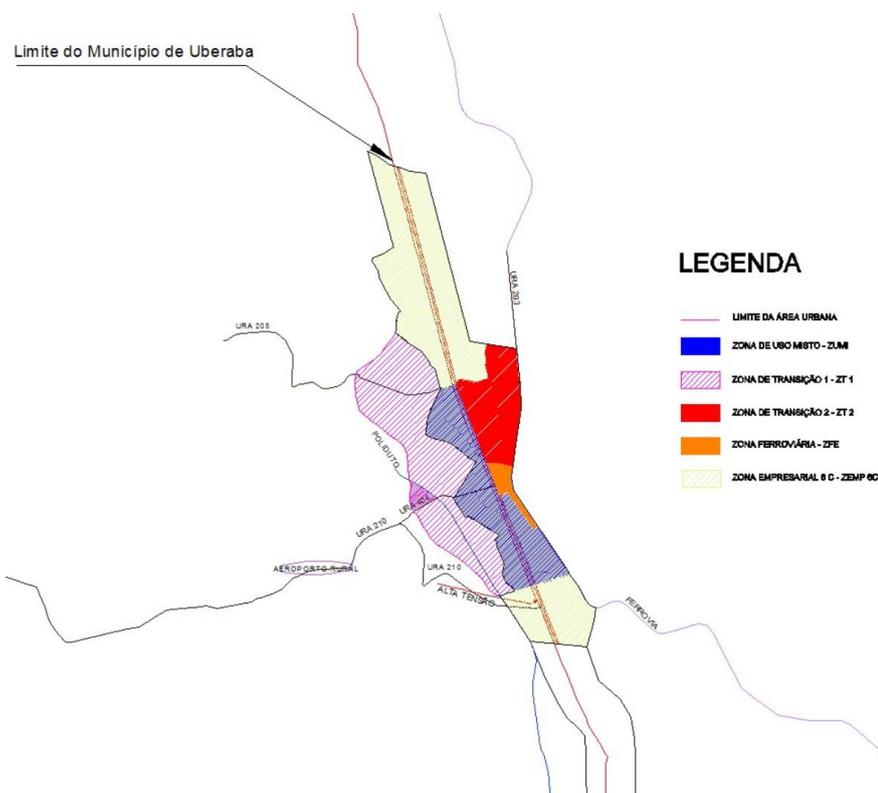
Para Chatel e Sposito (2015), cidades médias sofrem ações de forças centrípetas e centrífugas. As primeiras são responsáveis por atrair fluxos e consolidar centros urbanos fortes, a partir de eixos de transporte. Forças centrífugas, no entanto, referem-se à evasão de população e de atividades, as quais passam a se posicionar nas periferias ou em centros urbanos menores (CHATEL; SPOSITO, 2015). Observamos que, em Uberaba-MG, a circulação em rodovias e avenidas estruturais estabelece, predominantemente, movimento centrípeto, isto é, concentração de fluxos regionais direcionados a Uberaba-MG e de fluxos urbanos, rumo ao centro.

Infraestrutura e mobilidade são questões que dialogam com as funções urbanas e regionais que Uberaba-MG comporta. A Lei Complementar nº 359/2006 discorre a respeito

da importância da implantação correta de infraestrutura urbana, de forma a promover o desenvolvimento econômico municipal (UBERABA, 2006). Por exemplo, a provisão de infraestrutura de comunicações colabora para impulsionar a atividade de empresas locais. Assim, há relação entre provisão de infraestrutura e as dinâmicas da economia municipal. Exemplo disso é a proposta de implantação do “Núcleo de Desenvolvimento Econômico Intervalas” (UBERABA, 2018d).

O Plano Diretor do Núcleo de Desenvolvimento Econômico Intervalas (Lei Comp. nº 573/2018) planeja empreendimentos a serem implantados no eixo rodoviário da BR-050, entre o limite municipal de Uberaba-MG e Uberlândia-MG. Dentre eles, destacam-se: o Aeroporto Internacional de Cargas e Passageiros (a ser executado pela empresa VLI), além de novas empresas, comércios e serviços, conforme as zonas destacadas no Mapa 33. O uso residencial é proibido nesta área. O principal objetivo desta proposta é “[...] promover a integração regional do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba” (UBERABA, 2018d, p. 4), fortalecendo o papel de Uberaba nas dinâmicas econômicas e de transporte da mesorregião.

Mapa 33- Zoneamento urbano do Núcleo de Desenvolvimento Intervalas



Fonte: UBERABA, 2018d.

Além disso, a lei deseja ordenar o processo de adensamento desta área, de maneira a viabilizar a implantação de novas empresas no local. Também indica a construção futura de

um terminal alfandegário de uso público e designa que o parcelamento do solo se interligue ao Sistema Rodoviário Municipal (UBERABA, 2018d). O Núcleo de Desenvolvimento Intervalles é um ponto marcado pelo agrupamento de modais de transporte distintos – rodovia, ferrovia e aeroporto – relevantes ao transporte, à integração e à comunicação regional.

A proposta de implantação do Aeroporto Internacional distante da área urbanizada e vinculado ao município de Uberlândia-MG é apropriada para a localização de um equipamento regional desta magnitude. Todavia, é fato que investimentos de grande porte atraem atividades urbanas, como moradia, comércio e serviços e podem provocar uma urbanização não prevista pelo Plano Diretor, que concebeu esta área sob uma perspectiva monoescalar – isto é, conforme a escala regional.

Tendo em vista a rede de infraestrutura de transportes que atravessa Uberaba, a Lei Comp. nº 359/2006 visa potencializar as atividades econômicas do município a partir da conectividade com o âmbito regional. Além dos Eixos de Desenvolvimento e do Parque Tecnológico, o PD também define outros pontos de desenvolvimento de atividades econômicas, os quais associam os setores primário, secundário e estratégias tecnológicas. O PD incentiva:

- a) a ampliação do Polo Químico – localizado no Distrito Industrial III;
- c) o fortalecimento do polo de comércio, serviços e educação;
- d) a consolidação do Agropolo (o que envolve atividades agropecuárias voltadas aos negócios e à indústria) como uma atividade de interesse do mercado nacional e internacional;
- e) o desenvolvimento do Terminal de Contêineres e ampliação da Estação Aduaneira – isto é, o Porto Seco, locado no Parque Tecnológico, com fácil acesso à BR-050;
- f) provisão de infraestrutura logística para armazenamento e transporte (UBERABA, 2006).

Podemos observar que a legislação compreende o potencial dos setores primário e secundário de Uberaba a partir da associação entre o agronegócio ao setor industrial, o que possibilitou o desenvolvimento do Distrito Industrial DI-III. Novas propostas da revisão do Plano Diretor em 2018 incrementam essa associação através do fomento à pesquisa e aplicação de tecnologia voltadas à indústria agrícola e à pecuária, com a ambição de constituir Uberaba-MG como um Tecnopolo (UBERABA, 2018a). Isso pode ser observado no vetor de expansão norte, através da presença do Parque Tecnológico, que abrange Distritos Industriais

(DI-I, DI-II e DI-IV), universidades e empresas vinculadas ao agronegócio, com parceria entre ciência, tecnologia e atividade empresarial, pauta fundamental do Programa de Planejamento Estratégico de Futuro (UBERABA, 2006). É neste âmbito em que Uberaba-MG se destaca na esfera nacional, no que diz respeito ao estudo de inseminação artificial de bovinos e à qualidade da pecuária municipal e do rebanho, que é, anualmente, comercializado no Parque de Exposições da ABCZ.

Esta questão é crucial na economia uberabense e em suas relações com os demais municípios da região, do país e de outros países. Sobarzo (2008) denomina as associações entre cidades médias e centros urbanos maiores como “relações de verticalidade”, que dizem respeito à influência de fluxos externos – isto é, de ordem global – na hegemonia da cidade, interferindo em sua dinâmica urbana. Essas conexões são orientadas, principalmente, com base em interesses da reprodução do capital e deixam outros espaços da cidade desconectados deste propósito, intensificando, por conseguinte, as desigualdades sociais e a exclusão (SOBARZO, 2008). Segundo Sobarzo (2008), os investimentos globais em cidades médias atuam de forma pontual, nas esferas que garantem maior rentabilidade. A cidade média, em seu próprio processo de produção, converge investimentos financeiros locais, nacionais e internacionais (SOBARZO, 2008). Assim, a Feira de Exposição da ABCZ coloca Uberaba-MG, cidade média, como um ponto de interesse e de investimento nacional e internacional. Todavia, tal interesse é restrito a uma atividade específica, desempenhada por uma parcela pequena da população municipal. Diferencia-se do processo de regionalização do cotidiano, marcado pela prestação de comércios e serviços diariamente.

A regionalização do cotidiano em Uberaba-MG pode ser compreendida a partir do uso das rodovias que cortam a cidade para a prestação e uso de serviços em cidades próximas, mineiras, paulistas e goianas. Exemplos disso são servidores públicos, trabalhadores de empresas privadas e estudantes que residem em cidades vizinhas e viajam, através de deslocamentos pendulares, para Uberaba-MG, a fim de desempenhar suas tarefas, retornando às suas respectivas cidades ao final da jornada de trabalho ou estudo. O fluxo ocorre, também, em sentido contrário, quando moradores de Uberaba-MG desempenham suas atividades profissionais em municípios próximos. Essa situação demonstra-se mais relevante do que a atração internacional da feira de exposição de gado, a qual ocorre em menor frequência.

Enfim, percebemos que a administração pública municipal estabelece, por meio da legislação, relação entre infraestrutura rodoviária, empresas, equipamentos públicos e privados, com a finalidade de desenvolver os setores da economia uberabense a nível de

relevância regional e nacional. Há maior enfoque, no Plano Diretor, no agronegócio, na exploração de minérios e na implantação de empresas. Em contrapartida, as atividades terciárias manifestam-se brevemente na lei – no tocante às questões regionais – e, na prática, demonstram-se fundamentais, uma vez que a prestação de serviços em municípios vizinhos – e vice-versa – constitui a regionalização do cotidiano da população uberabense, através da rede urbana em que Uberaba-MG se insere.

Quanto ao espaço urbano, o Estado, em sua instância municipal, visa o adensamento do centro e das periferias pelas leis do Plano Diretor. Entretanto, Uberaba-MG apresenta crescimento urbano disperso, impulsionado por fatores regionais – dos quais destacamos, sobretudo, a infraestrutura rodoviária – e por alterações da própria legislação municipal, das quais ressaltamos o aumento do perímetro urbano. O crescimento disperso do tecido urbano, na cidade, é identificado por algumas características, delineadas pelo referencial teórico adotado na presente pesquisa. Dentre elas, destacam-se: fragmentação territorial, consolidação de grandes áreas inocupadas e não parceladas e predominância de baixa densidade em áreas periféricas. Além disso, há oscilação entre áreas de alta e baixa densidade, decorrente de fatores como: presença de lotes vagos e verticalização preeminente na área central e em suas adjacências. Assim, apesar de a legislação municipal, desde 1991, tentar impulsionar o adensamento da cidade, este resultado não foi atingido efetivamente, pois as leis são revisadas e modificadas após os anos 2000, o que favoreceu o crescimento disperso do tecido urbano.

É possível concluir que, em Uberaba-MG, o aumento do perímetro urbano oportunizou a implantação de loteamentos dispersos, devido à facilidade de acesso a terras mais baratas, próximas a rodovias. É neste contexto, entre 2000 e 2020, que há maior produção de loteamentos fora do anel consolidado por rodovias, ferrovia e rio. Somado a isso, ainda há ocupação de áreas ambientalmente vulneráveis. O crescimento das áreas periféricas intensifica-se, enquanto bairros já consolidados ainda apresentam terrenos inocupados.

A construção de centralidades não se efetivou nos locais destacados pelo PD: o interior dos bairros, vias coletoras e arteriais. Apenas decorreu-se a concentração natural de alguns comércios e serviços em vias e pontos marcantes no espaço urbano uberabense, nos quais há, também, maior aglutinação de equipamentos públicos voltados à saúde, educação e administração pública. Exemplos disso são a R. São Benedito e a Av. Prudente de Moraes. Em paralelo, houve o fortalecimento da centralidade de 1 quilômetro de raio no entorno do centro, que representa o verdadeiro centro da cidade. Além disso, a diversificação de atividades e a

presença de equipamentos especializados, apesar de não constituírem autonomia em relação ao centro, apresentam significativo potencial para serem incrementadas espacialmente ao raio de 2 quilômetros que estabelece a extensão futura da centralidade de Uberaba.

CONCLUSÃO

O estudo aqui apresentado foi impulsionado a partir da observação do crescimento do tecido urbano de Uberaba-MG, que ocorre a partir de loteamentos fragmentados e separados por eixos rodoviários do tecido urbano coeso dos anos 1960. Situam-se, majoritariamente, na porção externa do anel consolidado pela infraestrutura rodoviária que atravessa a cidade e, conseqüentemente, encontram-se distantes de equipamentos públicos e privados de grande porte e grandes empreendimentos de atividades terciárias.

As infraestruturas viária, rodoviária e ferroviária têm um papel fundamental na indução e no direcionamento da expansão de Uberaba-MG. Destaca-se, nesse momento, o novo papel atribuído às rodovias, as quais são adaptadas para fluxo de transporte urbano – permitindo o acesso dos loteamentos dispersos ao centro ou aos pontos de especialização de atividades terciárias. Este panorama é influenciado pelas ações do Estado – principalmente do poder público municipal – e da iniciativa privada, através da provisão de infraestrutura, da organização do uso e ocupação do solo, do aumento do perímetro urbano e da construção de grandes empreendimentos privados e condominiais, o que viabiliza atrativos para o crescimento das periferias com baixa densidade. A densidade baixa pode ser entendida a partir da presença de vastas áreas não parceladas e da ruptura do tecido, características marcantes da dispersão em cidades médias. Além disso, a dispersão também é caracterizada pela transformação de áreas anteriormente rurais em áreas urbanas. Em Uberaba-MG, esse processo é possibilitado pelo mecanismo legal do aumento do perímetro urbano, aprovado pela administração pública municipal.

Através do mapeamento cronológico de loteamentos, infraestrutura viária e rodoviária e equipamentos públicos e privados, observa-se que a infraestrutura é implantada antes do parcelamento do solo e da construção de equipamentos urbanos e regionais – como hospitais, universidades, edifícios administrativos e edifícios comerciais. Portanto, as rodovias e avenidas estruturais induzem o direcionamento dos vetores de expansão e influenciam no desenho do tecido urbano.

Em adição, equipamentos públicos e privados, bem como grandes empreendimentos, são implantados em consonância com o sistema viário e rodoviário, de forma a contribuir com

fluxos regionais e facilitar o acesso da população advinda de outros municípios. Estes equipamentos também delinham os vetores de expansão urbana. Exemplo disso são os distritos industriais do Vetor Noroeste, que impulsionaram o crescimento do tecido urbano através de atividades industriais, equipamentos de ensino e empresas especializadas em pesquisa e tecnologia. Estes equipamentos também atendem à demanda de outros municípios no acesso a saúde, educação e na prestação de serviços. Direcionam fluxos regionais diários rumo ao município de Uberaba-MG, o que configura a regionalização do cotidiano de grande parte da população da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

O crescimento urbano de Uberaba consolida uma área correspondente ao período desenvolvimentista brasileiro, entre os anos 1960-1980, identificado, na cidade, a partir da implantação de grandes distritos industriais e construção de rodovias estaduais e federais na região. O planejamento urbano (formalizado a partir da década de 1990, com a primeira lei de Plano Diretor) forma teias de expansão a partir dos anos 1990, período no qual identificamos o início do processo de dispersão.

Cada período correspondente à expansão urbana uberabense tem estéticas arquitetônicas, padrões de construção e ordenamento territorial específicos. O primeiro momento, entre 1960-1980, identifica-se através do planejamento racional e monofuncional, caracterizado pela construção de avenidas em fundos de vale, em um período focado no tráfego de automóveis. Enquanto, em sequência, entre 1990 e o momento presente, expressa-se através da produção do espaço urbano marcado pela influência do mercado imobiliário. Nesta conjuntura, não é somente a provisão habitacional – vinculada a conjuntos habitacionais financiados para população de baixa renda e a condomínios voltados a famílias de renda média alta – que direciona o crescimento do tecido urbano, mas também a força da provisão de infraestrutura urbana e de equipamentos públicos, que se relacionam à escala regional. A dispersão é marcada pelo crescimento do tecido urbano sobre áreas periféricas, ao longo de eixos de comunicação: principalmente rodovias estaduais, federais e municipais.

Apesar de a legislação municipal defender a importância do adensamento de áreas já providas de infraestrutura urbana, o tecido de Uberaba-MG cresce de forma dispersa e pouco adensada – principalmente nas periferias. Podemos refletir sobre a relação entre dispersão urbana e a legislação municipal: desde o final do século passado, a dispersão do tecido urbano é alimentada por mecanismos legais como o aumento do perímetro urbano e o incentivo à implantação de indústrias e empresas ao longo das rodovias (denominadas, perante a legislação municipal, como Eixos de Desenvolvimento).

A proposta de consolidação de centralidades de bairro, defendida pela lei do Plano Diretor (Lei Complementar nº 359/2006), seria uma alternativa viável para reduzir problemas de mobilidade urbana e garantir o acesso da população periférica às funções tipicamente centrais de forma mais rápida e fácil. Todavia, a consolidação de centralidades de bairro não é um resultado do processo de dispersão do tecido de Uberaba-MG, mesmo que estimuladas pela legislação e pelo planejamento municipal. Sua ausência culmina em maior dependência entre a população e os meios de transporte público e individual (o último, privilégio das classes de média e alta renda) para acessar outras áreas da cidade, equipamentos públicos e privados, bem como atividades exclusivamente concentradas no centro.

Partindo desses fatos e do cruzamento de informações, produção de dados e análises transescalares, é possível afirmar que Uberaba-MG contém tecido urbano disperso e ausência de centralidades no interior dos bairros periféricos. Em contrapartida, há a formação de uma centralidade ampliada no centro. Essa centralidade é, também, circundada por equipamentos públicos e privados com alto grau de especialização, os quais apresentam propensão a diversificar as atividades de seus entornos. Esta tendência apresenta a possibilidade de associar tais funções à área de centralidade, de forma a consolidar uma grande área de centralidade no entorno do centro, com extensão máxima de dois quilômetros de raio. A intensidade de concentração de atividades e de orientação de deslocamentos que o centro – e sua centralidade – possuem reforça o monocentrismo de Uberaba. Assim, apesar da fragmentação territorial do tecido urbano, a cidade permanece monocêntrica e as periferias dependem de deslocamentos cotidianos para acessar atividades terciárias e equipamentos e empreendimentos de funções especializadas.

Tendo isso em vista, confirma-se o argumento de que a ausência de centralidades nas áreas periféricas dialoga com a monofuncionalização de setores da cidade, como por exemplo, as zonas empresariais e empreendimentos com maior grau de especialização. Ao compararmos a concentração de renda da população com o crescimento do tecido urbano de Uberaba-MG e com a disposição dos equipamentos e empreendimentos públicos e privados, averiguamos que a cidade não apresenta um vetor de segregação socioeconômica e os setores da cidade são, em sua maioria, ocupados por população de concentração de renda distintas lado a lado.

Denominamos os grandes equipamentos e empreendimentos de atividades terciárias “monofuncionais”, uma vez que contêm predominância de uma função específica,

diferentemente da área central, que apresenta diversidade de funções. Estes equipamentos e empreendimentos não desempenham autonomia em relação ao centro, uma vez que carregam outras qualidades, isto é, concentram funções específicas e especializadas, sem agregar os valores característicos da área central de uma cidade: valores simbólicos, administrativos, históricos e econômicos – do qual destacamos a alta diversificação de comércios e serviços. Assim, para atender demandas distintas de indivíduos diferentes, o centro de Uberaba-MG é, ainda, o ponto que contém usos diversificados, orienta deslocamentos cotidianos e estrutura a organização espacial da cidade, através de sua hierarquia no espaço urbano.

Em suma, Uberaba-MG é uma cidade com tecido urbano disperso, assinalado por fragmentação territorial, baixa densidade em suas porções periféricas, alta quantidade de terrenos ociosos e áreas não parceladas. As infraestruturas urbanas e regionais influenciam nas dinâmicas da cidade, e sua posição estratégica na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba a qualifica como um ponto de convergência de deslocamentos a nível nacional e de escoamento de produtos agrícolas e industriais.

Sua importância na escala regional corrobora para a regionalização do cotidiano e aproxima municípios do entorno às dinâmicas urbanas uberabenses, quanto a atividades de prestação de serviços e ao acesso a equipamentos públicos e privados. A análise transescalar elaborada nesta pesquisa nos permitiu elucidar o entendimento da monocentralidade de Uberaba, pois é através da análise do papel da cidade na região que conseguimos compreendê-la em seu âmbito urbano.

Assim, verificamos que apesar da alta qualidade e disponibilidade dos equipamentos públicos e privados uberabenses, estes espaços concentram usos específicos e especializados. A diversificação de funções é vista, sobretudo, no centro e na centralidade formada ao redor dele, consolidando um espaço de centro expandido e tornando os residentes periféricos dependentes de longos deslocamentos para acessá-las. Em suma, há um fortalecimento da centralidade inerente ao centro tradicional, adicionando a ele espaços contíguos que estabelecem as mesmas dinâmicas de estruturação da cidade através do direcionamento dos fluxos urbanos cotidianos e da alta concentração de funções diversificadas.

Uberaba é uma cidade monocêntrica e embora tenha passado por um processo de expansão e dispersão urbana, não consolida centralidades que modifiquem a estrutura que o centro já configurou na cidade. Existe a consolidação de setores monofuncionais, que são mais especializados mas não são compreendidos, por nossa pesquisa como novas

centralidades, pois não rompem com a hegemonia estabelecida pelo centro e pela centralidade que o circunda.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS³⁶

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Ferrovias Centro-Atlântica S.A.** *In:* Governo Federal. Ministério de Infraestrutura. [Brasília], [entre 2010 e 2021]. Disponível em: https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/2384791. Acesso: 03 ago. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Informações sobre a Ferrovia Centro-Atlântica.** *In:* Governo Federal. Ministério de Infraestrutura. [Brasília], [entre 2010 e 2021]. Disponível em: https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/2429523. Acesso: 03 ago. 2021.

ANTUNES, R. Aspectos do complexo brasileiro. *In:* **A rebeldia do trabalho: o confronto operário no ABC paulista: as greves de 1978/1980.** São Paulo: Ensaio; Campinas: Editora da Universidade Estadual de Campinas, p. 101-176, 1988.

ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA (APU). **Catálogo seletivo do Departamento Fotográfico do Arquivo Público de Uberaba.** Uberaba: Prefeitura Municipal de Uberaba, n. 1, 2001.

ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA (APU). Uberaba do século XX, com as 7 colinas. *In:* de Casanova, M. Z.; de Araújo, J. E.; Cellurale, L. H; Calçado, D. F. **Uberaba: “uma cidade entre córregos e colinas”.** Uberaba, 08 mar. 2013. Disponível em: https://arquivopublicouberaba.blogspot.com/2013/03/uberaba-uma-cidade-entre-corregos-e_2854.html. Acesso: 25 jan. 2023.

ARQUIVO PÚBLICO DE UBERABA (APU). **Vista aérea do Centro da Cidade de Uberaba na década de 1930.** Uberaba em Fotos. Disponível em: <https://www.uberabaemfotos.com.br/2020/07/vista-aerea-do-centro-da-cidade-de.html>. Acesso: 08 fev. 2023.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO (APM). **Largo da Matriz,** [entre 1859 e 1889]. Disponível em: www.uberabaemfotos.com.br. Acesso: 26 mai. 2022.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS (ABCR). **Relatório de atividades 2021:** Uma melhor associação, para as Melhores Rodovias do Brasil. [S. l.: s.n.], 2021. Disponível em: <https://abcr.org.br/images/relatorios/relatorio-abcr-2021.pdf>. Acesso: 04 mai. 2022.

BARCELOS, G. Contrato de concessão das MGs da região deve ser assinado este ano: Secretário de Infraestrutura diz que, após o leilão, haverá necessidade de a vencedora constituir uma empresa própria para a gestão das rodovias e o contrato pode ser assinado em torno de setembro. **Jornal da Manhã Online,** Uberaba, 25 abr. 2022. Caderno de Política.

³⁶ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT NBR 6023).

Disponível em: <https://jmonline.com.br/novo/?noticias,6,POL%C3%8DTICA,224467>. Acesso: 04 mai. 2022.

BARCELOS, G. Estado publica o edital para a concessão de rodovias na região; MG-190, MG-427 e LMG-798 entre elas: Propostas dos interessados devem ser entregues até 18 de março e recursos devem ser analisados até 18 de abril de 2022. **Jornal da Manhã Online**, Uberaba, 17 dez. 2021a. Política. Disponível em: <https://jmonline.com.br/novo/?noticias,6,POL%C3%8DTICA,220459>. Acesso: 04 mai. 2022.

BARCELOS, G. Lideranças querem incluir Anel Viário em concessão ao Estado. **Jornal da Manhã**, Política, Uberaba, 13 jul. 2021c.

BARCELOS, G. Uberaba está entre rotas regionais de ferrovias de passageiros em MG. **Jornal da Manhã**, Uberaba, ano 49, 22 jun. 2021b. Política, p. 03.

BESSA, K. A dinâmica rede urbana no Triângulo Mineiro: convergências e divergências entre Uberaba e Uberlândia. Uberlândia: **Composer**, 2007.

BILHARINHO, G. A Santa Casa de Misericórdia de Uberaba: a existência de Santas Casas constitui tradição portuguesa implantada no Brasil desde que foi fundada em 1540. **Jornal da Manhã Online**. Articulistas. Uberaba, 11 jan. 2019. disponível em: <https://jmonline.com.br/a-santa-casa-de-misericordia-de-uberaba-1.84346>. Acesso: 13 fev. 2023.

BONDUKI, N. G.; KOWARICK, L. Espaço urbano e espaço político: do populismo à redemocratização. In: KOWARICK, L. (org.). **As lutas sociais e a cidade**: São Paulo: passado e presente. 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1994, p. 147-180.

BORGES SAMPAIO, A. **Uberaba**: história, fatos e homens. Uberaba: Edição Academia de Letras do Triângulo Mineiro; Bolsa de Publicações do Município de Uberaba, v. 1, 1971.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). **Mapa rodoviário de Minas Gerais**. [Brasília]: Ministério da Infraestrutura. 2002. Elaboração: Gerência de Projetos Assistência de Planejamento Rodoviário e Instituto de Pesquisas Rodoviária, Divisão de Apoio Tecnológico. Situação Física: Rede Federal, dez. 2001. 1 mapa, color. Escala: 1:1.580.000. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/imagem/dn000013.pdf>. Acesso: abr. 2022.

BRASIL. **Mapa rodoviário do Estado de Minas Gerais**. [S.l.]: Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER). Divisão de Planejamento. Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro (APM), 1961. 1 mapa, color. 48,0 x 58,0 cm. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos/brtacervo.php?cid=765&op=1. Acesso: 09 fev. 2023.

BRUEGMANN, R. **La dispersión urbana: una historia condensada**. Barcelona: Doce Calle, p. 23-26, 2005.

CALDEIRA, T. P. do R. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. **Novos Estudos**, n. 47, p. 155-176, mar. 1997. Disponível em: https://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/08/Enclaves-fortificados_segregacao-urbana.pdf. Acesso: 13 fev. 2023.

CATALÃO, Igor. Dispersão urbana: apontamentos para um debate. **Revista Cidades**, Chapecó, v. 12, n. 21, p. 250-277, 2015. ISSN 2448-1092 (online). Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/11943/7648>. Acesso: 15 dez. 2022.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias**. Tese (doutorado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente: [s.n.], 2012.

CHATEL, C.; SPOSITO, M. E. B. Forma e dispersão urbanas no Brasil: fatos e hipóteses. Primeiros resultados do banco de dados *Brasipolis*. **Revista Cidades**. Chapecó, v. 12, n. 21, p. 108-152, 2015. ISSN 2448-1092 (online). Disponível em: <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/11938/7644>. Acesso: 12 dez. 2022.

CHOAY, F. O reino do urbano e a morte da cidade. **Revista Projeto História**. Tradução: Eveline Bouteiller Kavakama. São Paulo, v. 18, p. 67-89, maio de 1999. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/10977/8097>. Acesso em 15 de dez. de 2022.

COELHO, Lília Cristina (org.); DINIZ, Marise Soares (org.). **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, v. 2, 2009.

COELHO, Lília Cristina (org.); DINIZ, Marise Soares (org.). **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, v. 3, 2010.

COELHO, Lília Cristina (org.); DINIZ, Marise Soares; SILVA, Tamires Barbosa Rossi. **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, v. 4, 2011.

COELHO, Lília Cristina (org.); DINIZ, Marise Soares; SILVA, Tamires Barbosa Rossi. **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, v. 5, 2012.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra convoca moradores do Estrela da Vitória para assinatura dos contratos de regularização**. Uberaba, 11 dez. 2020a. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,654>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra entrega 11 escrituras em parceria com Cohab Minas**. Uberaba, 22 jul. 2022a. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,708>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE(COHAGRA). **Cohagra entrega escritura aguardada há 70 anos.** Uberaba, 14 out. 2022b. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,712>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra identifica mais 28 imóveis em situação de irregularidades.** Uberaba, 24 abr. 2019a. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,533>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra regulariza mais de 260 imóveis no Estrela da Vitória.** Uberaba, 09 nov. 2020b. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,650>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra reúne com moradores do Parque das Gameleiras para regularizar imóveis da região.** Uberaba, 01 jul. 2016. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,38833>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Cohagra zera lista de inscritos com critérios de vulnerabilidade social.** Uberaba, 07 mar. 2019b. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,45961>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Estrela da Vitória.** Uberaba, 23 set. 2021. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,702>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **PMU trata de regularização fundiária na Serraria.** Uberaba, 14 fev. 2020c. Disponível em: <http://www.cohagra.com.br/cohagra/conteudo,591>. Acesso: 30 jan. 2023.

COMPANHIA HABITACIONAL DO VALE DO RIO GRANDE (COHAGRA). **Prefeitura entrega novas escrituras que regularizam imóveis da Cohab em Uberaba.** Uberaba, 19 dez. 2014. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/cohagra/conteudo,94>. Acesso: 30 jan. 2023.

de OLIVEIRA, Francisco. Uma breve colocação do problema; O desenvolvimento capitalista pós-anos 1930 e o processo de acumulação. In: de OLIVEIRA, F. **Crítica à razão dualista.** Prefácio de Roberto Schwarz. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003, p 1-23; p. 29-60.

de OLIVEIRA, Fernando Fachinelli Rodrigues. **As recentes políticas habitacionais e as práticas do setor imobiliário na atualidade:** A segregação socioespacial no espaço urbano de Uberaba – MG. 2019. Dissertação. (Mestrado em Geografia). Universidade de Brasília, Brasília - DF, 2019.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización: ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLUS, F. J. (ed.). **La ciudad dispersa:** suburbanización y nuevas periferias. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998. Disponível em: <https://archivouel.tripod.com/dispersa.pdf>. Acesso: set. 2021.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE (DNIT). **Atlas de infraestrutura ferroviária**. Brasília: Ministério da Infraestrutura, 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/ferrovias/AtlasFerrovirioVersoFinal.pdf>. Acesso: abr. 2022.

DINIZ, Marise Soares; SILVA, Tamires Barbosa Rossi. **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, vol. 6, 2013.

DO CÓRREGO da Lage à Avenida Leopoldino de Oliveira. Uberaba, Informativo Arquivo, março 1997.

FACULDADES ASSOCIADAS DE UBERABA. **História**. Uberaba, [20--]. Disponível em: <https://www.fazu.br/02/a-instituicao/>. Acesso: 13 fev. 2023.

FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento**: São Paulo: 1947-1972. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo/ Fapesp, 2005.

FERNANDES SILVA, M.; DINIZ MARTINS, P.; BRIGLIADORI, F. Projeto Água Viva I e II: reestruturação do sistema de saneamento ambiental da cidade de Uberaba-MG. **Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista**, [S. l.], v. 10, n. 12, 2014. DOI: 10.17271/1980082710122014903. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/forum_ambiental/article/view/903. Acesso em: 25 jan. 2023.

FERNANDES, Iara (org.); CAMARGOS, Mariângela Terra Branco (org.); DINIZ, Marise Soares (org.); SILVA, Sumayra de Oliveira (org.). **Meu bairro tem história, eu tenho futuro**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba e Instituto Agronelli de Desenvolvimento Social, vol. 1, 2008.

FONSECA, A. A. da. Uma história social de Uberaba (MG). **História Revista**, Goiânia, v. 19, n. 1, p. 197–235, 2014. DOI: 10.5216/hr.v19i1.30523. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/historia/article/view/30523>. Acesso: 15 dez. 2022.

G1 TRIÂNGULO E ALTO PARANAÍBA. **ANTT suspende leilão da concessão da BR-262, que passa por cidades do Triângulo, Alto Paranaíba e Centro-Oeste de Minas**: Leilão estava previsto para 7 de fevereiro, mas agência informou que o edital será aperfeiçoado e que o novo cronograma do certame será informado em breve. [S.l.], 18 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2022/02/18/antt-suspende-leilao-da-concessao-da-br-262-que-passa-por-cidades-do-triangulo-alto-paranaiba-e-centro-oeste-de-minas.ghtml>. Acesso: 04 mai. 2022.

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/309/cd_1991_v6_n16_mg.pdf. Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Anuário estatístico do Brasil 1973**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 34, 1973. Disponível em: seculoxx.ibge.gov.br. Acesso em 09 de outubro de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico**: dados gerais, migração, instrução, fecundidade, mortalidade - Minas Gerais. IX Recenseamento Geral do Brasil - 1980. Rio de Janeiro: IBGE, v. 1, tomo, 4, n. 16, 1983.

Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/72/cd_1980_v1_t4_n16_mg.pdf.

Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo demográfico 1950**: Estado de Minas Gerais. Serviço Nacional de Recenseamento, Série Regional. Rio de Janeiro: IBGE, v. XXI, tomo 1, 1954. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/67/cd_1950_v21_t1_mg.pdf. Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades e Estados**: Uberaba (MG). [S.l.], 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/uberaba.html>. Acesso: ago. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Departamento de Estatísticas de População. **Censo demográfico de 1960**: Minas Gerais. Rio de Janeiro: IBGE, VII Recenseamento Geral do Brasil, Série Regional, v. I, tomo IX, 1960. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/68/cd_1960_v1_t9_mg.pdf. Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malha de Setores Censitários**: malha de setores – por Município. Geociências, Downloads. [S.l.], 2019. 1 mapa, color., imagem aérea, Google Earth. Disponível em:

[https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html?caminho=organizacao_do_territorio/malhas_territoriais/malhas_de_setores_censitarios__divisoes_intramunicipais/2019/Malha_de_setores_\(kml\)_por_municipios](https://www.ibge.gov.br/geociencias/downloads-geociencias.html?caminho=organizacao_do_territorio/malhas_territoriais/malhas_de_setores_censitarios__divisoes_intramunicipais/2019/Malha_de_setores_(kml)_por_municipios).

Acesso: 21 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Malha Municipal de Minas Gerais**. Coleta de dados georreferenciados a respeito dos municípios e mesorregiões de Minas Gerais, 2021. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/malhas-territoriais/15774-malhas.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso: 17 jan. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População residente em domicílios particulares permanentes, com rendimento nominal mensal domiciliar per capita de até 70 reais (dados preliminares)**. Sinopse por setores. [S.l.]: 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/painel/export/svg.htm>. Acesso: 03 nov. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **População**: população do Brasil por Estados, municípios e districtos, segundo o sexo, o estado civil e a nacionalidade. Rio de Janeiro: IBGE, Typ. da Estatística, Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920, v. IV, pt. 1, 1926.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>. Acesso: 31 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Secretaria de Planejamento, Orçamento e Coordenação. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico – 1991**: Minas Gerais. Rio de Janeiro: IBGE, v. 6, n. 16, p. 1-255, 1991. Disponível em:

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**: população: quadros sinóticos por município, quadros de distribuição segunda a situação do domicílio. Rio de Janeiro: IBGE, Série Regional, pt. XIII, Minas Gerais, tomo 2, 1950. Disponível em: <http://archive.org/details/censo1940vol13t2mg/page/n2/mode/1up?view=theater>. Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sinopse do Censo Demográfico de 2010**: Minas Gerais. [S.l.], 2010. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=29&uf=31>. Acesso: 09 out. 2020.

INSTITUTO FEDERAL DO TRIÂNGULO MINEIRO (IFTM). **Histórico do IFTM Campus Uberaba**. [S.l.]: s.d. Disponível em: <https://iftm.edu.br/uberaba/historico/>. Acesso: 13 fev. 2023.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Coleção Cidades, 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JESSOP, Bob. O Estado e a construção de Estados. Tradução: Fernando Ferrone. **Revista Outubro**, n. 15, p. 13-43, 2007.

LEFEBVRE, H. As instituições da sociedade "Pós-Tecnológica". In: LEFEBRE, H. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, p. 106-145.

LENCIONI, S. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, Santiago, n. 39, p. 7-20, mai. 2008. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022008000100002>. Disponível em: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022008000100002&lng=es&nrm=iso. Acesso: 14 fev. 2023.

LENCIONI, S. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, A. *et al* (org.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Editora Consequência, 2013, p. 17-34.

LEPETIT, B., ANGOTTI, SALGUEIRO (org.). **Por uma nova história urbana**. Tradução: Cely Teres Arena. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2016.

LIMONAD, E.; COSTA, H. S. de M. Cidades excêntricas ou novas periferias? **Revista Cidades**, Chapecó, v. 12, n. 21, p. 278-305, 2015. Disponível em:

<https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/11944>. Acesso: 25 jan. 2023.

LOPES, Reinaldo José. Primeiro ninhal de dinossauros do Brasil é encontrado em Uberaba (MG): pesquisadores descobrem cerca de 20 ovos dos herbívoros gigantes conhecidos como titanossauros. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 26. mar. 2022. Seção Ciência. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ciencia/2022/03/primeiro-ninhal-de-dinossauros-do-brasil-e-encontrado-em-uberaba-mg.shtml>. Acesso: 12 mai. 2022.

LOURENÇO, L. A. B. Os primeiros tempos do viver urbano. *In*: LOURENÇO, L. A. B. **A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista Triângulo Mineiro (1750-1861)**. Uberlândia: EDUFU, 2005.

MAGNINO, Simone. **Loteamentos de condomínios fechados**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 7 de dez. 2020, 3 mensagem eletrônica.

MAGNINO, Simone. **Novas UPGs e parcelamentos: Dec. 780/09**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 6 de nov. 2020. 2 mensagem eletrônica.

MAGNINO, Simone. **Planilha loteamentos aprovados nos anos 2000 a 2020**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 31 de jul. 2020. 1 mensagem eletrônica.

MARX, M. **Cidade brasileira**. 1 ed. São Paulo: Melhoramentos: Edusp, 1980.

MINAS GERAIS. **[Mapa Rodoviário do Estado de Minas Gerais]**. [S. l.]: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado De Minas Gerais – DER-MG. Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro – APM, 1974. 1 mapa color., 66,5 x 96,2cm. Escala 1:1500000. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/viewcat.php?cid=353. Acesso: 09 fev. 2023.

MINAS GERAIS. Departamento De Estradas De Rodagem (DER). **Sistema Rodoviário Estadual – SER**. [S. l.] 2006. Disponível em: https://intranet.ifs.ifsuldeminas.edu.br/angelo.oliveira/Projeto_Geom_Rodovias/Aulas/02_3_Nomenclatura_Rodovias_MG_SRE_2006.pdf. Acesso: 19 dez. 2022.

MINAS GERAIS. **Mapa Rodoviário Do Estado De Minas Gerais**. [S.l.]: Secretaria de Ciência e Tecnologia. Instituto de Geociências aplicadas. Coleção De Documentos Cartográficos Do Arquivo Público Mineiro – APM, 1980. 1 mapa color., 70,0 x 83,0 cm. Escala 1: 1500000. Disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/viewcat.php?cid=813. Acesso: 09 fev. 2023.

MINAS GERAIS. **Sistema Rodoviário Estadual – SER**. Departamento de Estradas de Rodagem, 2006. Disponível em: https://intranet.ifs.ifsuldeminas.edu.br/angelo.oliveira/Projeto_Geom_Rodovias/Aulas/02_3_Nomenclatura_Rodovias_MG_SRE_2006.pdf. Acesso: 13 de dez. 2022.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais. **Comarca de Uberaba inaugura novo prédio do Fórum**: solenidade será realizada nesta sexta-feira, dia 22. [S.l.]:

22 jan. 2016. Disponível em: <https://www.tjmg.jus.br/portal-tjmg/noticias/comarca-de-uberaba-inaugura-novo-predio-do-forum.htm#.Y-qEbnbMIkk>. Acesso: 13 fev. 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BR-050 - DF, BR-050 - GO, BR-050 - MG, BR-050 - SP**: local de início e fim. Secretaria Executiva, 13 mai. 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070513184211/http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-050/gbr-050.htm>. Acesso: 25 jan. 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BR-365 – MG**: local de início e fim. Secretaria Executiva, 13 mai. 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070513190759/http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-365/gbr-365.htm>. Acesso: 25 jan. 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BR-452 - GO**: local de início e fim. Secretaria Executiva, 24 ago. 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070824234752/http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-452/gbr-452.htm>. Acesso: 25 jan. 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BR-455- MG**: local de início e fim. Secretaria Executiva, 13 mai. 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070513185358/http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-455/gbr-455.htm>. Acesso: 25 jan. 2023.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **BR-497 – MG, BR-497 – MS**: local de início e fim. Secretaria Executiva, 13 mai. 2007. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070513185455/http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-497/gbr-497.htm>. Acesso: 25 jan. 2023.

MOLINAR, Luiz Mário. **Anel Viário de Uberaba**: depoimento [2022]. Entrevistadora: M. F. Minaré. Uberaba: Prefeitura de Uberaba, Secretaria De Planejamento Urbano – SEPLAN, 2022.

MONCLÚS, F. J. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. In: MONCLÚS, F. J. (ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1998. Disponível em: <https://archivouel.tripod.com/dispersa.pdf>. Acesso: set. 2021.

OSORIO, F. L. **As redes logísticas de Minas Gerais**: os sistemas de transporte como agentes transformadores do espaço no Triângulo Mineiro. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Uberlândia, 2019.

PEIXOTO, J. O. G. Configuração dos espaços públicos em Uberaba relacionado a sua distribuição espacial na cidade. Relatório final de projeto de iniciação científica, PIBIC 2017/017. In: **Configuração e Dinâmicas de Sustentabilidade dos Espaços Públicos em Uberaba**, coordenação Susan Eghrari. Pró-reitoria de Pesquisa- PROPEPE, Universidade de Uberaba, Uberaba, jul. 2018.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS FILHO, N. R. **Dois Séculos de Projetos no Estado de São Paulo: Grandes Obras e Urbanização**. 1 ed. São Paulo: EdUSP; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

RODOVIA que liga Planura a Uberaba deverá ser concedida para a iniciativa privada: O prazo de concessão previsto para o projeto é de 30 anos. Colômbia: Portal Notícias Colômbia SP, 17 jan. 2022. Disponível em: <https://www.noticiascolombiasp.com.br/noticia/2266/rodovia-que-liga-planura-a-uberaba-devera-ser-concedida-para-a-iniciativa-privada.html>. Acesso: 04 mai. 2022.

ROSA, M. Canalização do Córrego dos Carneiros começa a ser entregue em Uberaba depois de quase duas décadas. **Jornal da Manhã Online**, Uberaba, 31 jul. 2020. Caderno Cidade. Disponível em: <https://jmonline.com.br/cidade/canalizac-o-do-corrego-dos-carneiros-comeca-a-ser-entregue-em-uberaba-depois-de-quase-duas-decadas-1.56080>. Acesso em 25 jan. 2023.

SÃO PAULO (Estado); ASSOCIAÇÃO CULTURAL DE APOIO AO MUSEU CASA DE PORTINARI (org.); COMAMBI PROJETOS (org.). Companhia Mogiana. *In: ACAM PORTINARI. Estação Brodowski*. Agosto de 2017. Disponível em: https://www.museucasadeportinari.org.br/exposicao-estacao-brodowski/creditos_e_direitos.html. Acesso: 12 nov. 2020.

SARKIR, Alexandre. **Loteamentos produzidos pela Cohagra e pela Cohab em Uberaba-MG**: depoimento [2022]. Entrevistadora: M.F. Minaré. Uberaba: Cohagra-MG, 2022.

SILVA, E. de F. P. **Ferrovias**: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

SILVA, G. J. A., SILVA, S. E., ALEJANDRO, C. Densidade, dispersão e forma urbana: dimensões e limites da sustentabilidade habitacional. **Arquitextos**, São Paulo, ano 16, n. 189.07, Vitruvius, fev. 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/16.189/5957>. Acesso: 02 mar. 2023.

SILVA, R. T. A regulação e o controle público da infraestrutura e serviços públicos no Brasil. *In: DÉAK, C. (org.); SHIFFER, S. R. (org.). O processo de urbanização no Brasil*. 1. ed. 1. Reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 261-312.

SILVEIRA, L. J. **O centro da cidade e o comércio**: um estudo da importância das atividades terciárias na configuração espacial de Uberaba (MG). Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Uberlândia, 2015.

SOBARZO, O. As cidades médias e a urbanização contemporânea. **Revista Cidades**. Chapecó, v. 5, n. 8, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.36661/2448-1092.2008v5n8.12299>. Acesso: 15 dez. 2022.

SPOSITO, M. E. B. Estruturação urbana e centralidade. *In: Memoria del III Encuentro de Geógrafos de América Latina*, 18 a 22 de mar. de 1991, México. **Anais do III Encontro de Geógrafos de América Latina**. México: Universidad Autónoma del Estado de México – UAEM; Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1991, tomo IV, p. 44-55.

SPOSITO, M. E. B. *et al.* Um estudo das Cidades Médias Brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades Médias: Espaços em Transição**. São Paulo: Expressão Popular, p. 35-67, 2007.

STIVALI, G.; LABRUNA, S. (red.); MANFRIN, N. **Eco 050**: informativo mensal. 94. ed. [S. l.]: Concessionária Ano Rodovias S/A. Ano VIII, Abril de 2022.

TAVARES, J. C. Infraestrutura na construção do território nacional, décadas de 1930 a 1970: arquitetura, urbanismo e as redes. **Oculum Ensaios**, [S. l.], v. 17, p. 1–19, 2020. DOI: 10.24220/2318-0919v17e2020a4319. Disponível em: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/4319>. Acesso em: 25 jan. 2023.

TEOBALDO NETO, Aristóteles. **A qualidade ambiental urbana no bairro Alfredo-Freire – Uberaba MG: o desafio da análise e representação**. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Uberlândia, 2008.

TGOMES VOE DRONE. Shopping Uberaba: Localizado na cidade de Uberaba em MG. YouTube, 3 set. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=0qd4vjgBHEY>. Acesso: 26 jan. 2023.

UBERABA [Lei de Uso e Ocupação do Solo]. **Minuta da Revisão da Lei Complementar nº 376**: Dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo no Município de Uberaba, Estado de Minas Gerais, e dá outras providências. Câmara Municipal de Uberaba: Uberaba, 19 jun. 2018b. Disponível em: http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo//plano_diretor/material%20de%20estudo/Sugestao%20Arq.%20Elaine%20e%20Daniella/LEI%20DE%20USO%20E%20OCUPACAO%20O%20SOLO%20-%20REVISAO%202018%20-%20SUGESTOES.pdf. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA [Lei do Perímetro Urbano]. **Lei Complementar nº 473**: altera a Lei Complementar nº 374/2007, que “Dispõe sobre o perímetro urbano no Município de Uberaba”, e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Uberaba, Secretaria Municipal de Governo. Leis Municipais: Uberaba, 26 mai. 2014. Disponível em: <http://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberaba/lei-complementar/2014/47/473/lei-complementar-n-473-2014-altera-a-lei-complementar-n-374-2007>. Acesso: 02 mar. 2023.

UBERABA [Lei do Plano Diretor]. **Lei Complementar nº 472, de 26/05/2014**: altera a Lei Complementar nº 359/2006 que “Institui o Plano Diretor do Município de Uberaba”, e dá outras providências. Leis Municipais. Uberaba, 07 jul. 2014a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberaba/lei-complementar/2014/47/472/lei-complementar-n-472-2014-altera-a-lei-complementar-n-359-2006-que-institui-o-plano-diretor-do-municipio-de-uberaba-e-da-outras-providencias>. Acesso: 13 fev. 2023.

UBERABA. [Lei de Uso e Ocupação do Solo]. **Lei Complementar nº 376**: dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo no Município de Uberaba e dá outras providências, de 19 de junho de 2007. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba: Porta Voz, n. 678, 04 ago. 2007. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberaba/lei-complementar/2007/38/376/lei-complementar-n-376-2007-dispoe-sobre-o-uso-e-ocupacao-do-solo-no-municipio-de-uberaba-estado-de-minas-gerais-e-da-outras-providencias>. Acesso: 28 fev. 2023.

UBERABA. [Lei do Perímetro Urbano]. **Lei complementar nº 374**: dispõe sobre o perímetro urbano no Município de Uberaba e dá outras providências, de 13 de junho de 2007. Uberaba: Porta Voz, n. 672, 30 jun. 2007. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberaba/lei-complementar/2007/37/374/lei-complementar-n-374-2007-dispoe-sobre-o-perimetro-urbano-no-municipio-de-uberaba-e-da-outras-providencias>. Acesso: 28 fev. 2023.

UBERABA. [Lei do Plano Diretor]. Lei complementar nº 06: institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Uberaba e dá outras providências. Câmara Municipal de Uberaba: Uberaba, 24 de abril de 1991a. Publicada em: **Jornal da Manhã**: Uberaba, ed. 5436, 10 de maio de 1991.

UBERABA. [Lei do Plano Diretor]. **Lei complementar nº 359/06**: Institui o Plano Diretor do Município de Uberaba, e dá outras providências. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba, 11 out. 2006. Disponível em:

http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/plano_diretor_e_legislacao_urbanistica/lei_plano_diretor/lc_359/LEICOMP%20359-06%20CONSOLIDADAcorreto.pdf. Acesso: 19 dez. 2022.

UBERABA. [Plano Diretor Núcleo Intervalles]. **Lei complementar nº 573/2018**: institui o Plano Diretor do Núcleo de Desenvolvimento Econômico Intervalles e dá outras providências. Secretaria de Governo, Prefeitura Municipal de Uberaba: Uberaba, 22 mar. 2018d. Disponível em:

http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/intervalles/LC%20573%20INTERVALES.pdf. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. [Prefeitura Municipal de Uberaba]. **Novo BRT/VETOR**: moderno, ágil, confortável. Manual do usuário. Uberaba, [2018f]. Disponível em:

http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/transporte_coletivo/arquivos/Manual%20do%20Usuario%20BRT%20Vetor.pdf. Acesso: 02 mar. 2023.

UBERABA. Administração Municipal participa de audiência sobre concessão de rodovias pelo Governo de Minas. **Serviços Urbanos**. Uberaba: Prefeitura Municipal de Uberaba, 13 jul. 2021. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,52684>. Acesso: 04 mai. 2022.

UBERABA [Lei do Plano Diretor]. **Lei Complementar n. 359**: institui o Plano Diretor do Município de Uberaba, e dá outras providências. Câmara Municipal de Uberaba, Uberaba: 11 out. 2006.

UBERABA. **Lei nº 2909, de 05/06/1979**: dá denominação de Avenida Filomena Cartafina a rodovia municipal que menciona e contém outras disposições. Câmara Municipal de Uberaba, Uberaba: Prefeitura Municipal de Uberaba, 1979. Disponível em:

<https://leismunicipais.com.br/a/mg/u/uberaba/lei-ordinaria/1979/291/2909/lei-ordinaria-n-2909-1979-da-denominacao-de-avenida-filomena-cartafina-a-rodoviaria-municipal-que-menciona-e-contem-outras-disposicoes?q=1979>. Acesso: 10 fev. 2023.

UBERABA. Dados km² perímetro sede. *In*: **Lei Complementar nº 414**. Uberaba: 1 mapa, color. 2008. Disponível em:

http://uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/plano_diretor_e_legislacao_urbanistica/perimetro_urbano/consolidacao/mapas/PERIMETRO%20SEDE.pdf. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. Departamento do Plano Diretor de Uberaba. **Cidade Base**. Uberaba: 2020. 1 mapa AutoCad. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1H1JBTjYQOXX-KcDFfVBOysOGuysRG7B3>. Acesso: 22 jul. 2020.

UBERABA. **Lei Complementar nº 10**: Plano do Sistema Viário, Trânsito e Transportes do município de Uberaba. Uberaba, 1991b. Jornal da Manhã, 22 jan. 1992. Disponível em: http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/legislacao_urbanistica_vigente/lei_10-91_plano_do_sistema_viario_transito_e_transportes.pdf. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA [Lei de Uso de Ocupação do Solo]. **Lei Complementar nº 456**: altera dispositivos da Lei Complementar Municipal nº 376/2007, que "Dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo no Município de Uberaba", e dá outras providências. Prefeitura de Uberaba, Secretaria Municipal de Governo. Uberaba, 15 dez. 2011. Disponível em: http://uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/lei_de_uso_e_ocupacao_de_solo/Lei%20Complentar%20456.pdf. Acesso: 02 mar. 2023.

UBERABA. **Lei Ordinária nº 6.401**: dispõe sobre o Plano Plurianual de Governo do Município de Uberaba para o período de 1.998 à 2.001. Uberaba, 09 out. 1997. Data de Sistema Leis Municipais, 27 jul. 2017. Disponível em: <http://leismunicipa.is/ocvpr>. Acesso 01 mar. 2023.

UBERABA. **Lei Ordinária nº 6.704**: dispõe sobre as Diretrizes Orçamentárias para o Exercício de 1999, e dá outras providências. Uberaba, 10 jul. 1998. Sistema Leis Municipais, 27 out. 2017. Disponível em: <http://leismunicipa.is/eisrv>. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. **Lei ordinária nº 8.110**: estima a receita e fixa a despesa do Município de Uberaba para o exercício de 2002 e contém outras disposições. Uberaba, 27 dez. 2001. Sistema Leis Municipais, 08 nov. 2017. Disponível em: <http://leismunicipa.is/tvdge>. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. **Perímetro urbano cidade 2014 final**. Revisão do Plano Diretor 2013. Prefeitura Municipal de Uberaba, Uberaba: 1 mapa, color., escala gráfica, 2013.

UBERABA. **Perímetro urbano**. Prefeitura Municipal de Uberaba, Uberaba: 1 mapa, color., Google Earth, 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1H1JBTjYQOXX-KcDFfVBOysOGuysRG7B3>. Acesso: 02 mar. 2023.

UBERABA. **Plano de manejo**: Área de Proteção Ambiental (APA) do Rio Uberaba. Prefeitura Municipal de Uberaba. Secretaria do Meio Ambiente – SEMAN; Centro Operacional de Desenvolvimento e Saneamento de Uberaba – CODAU. Executado por equipe técnica de Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, Instituto Federal do Triângulo Mineiro: Uberaba, 2022.

UBERABA. **Prefeitura amplia infraestrutura do bairro Gameleira 3 com participação de moradores**. Prefeitura Municipal de Uberaba: Portal Notícias, Cohagra. Uberaba, 11 jul. 2014. Disponível em: <http://uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,32314>. Acesso: 01 nov. 2022.

UBERABA. Prefeitura Municipal de Uberaba. **Mapa 03: Sistema Ambiental Urbano – Revisão da Lei do Plano Diretor.** Uberaba: 1 mapa, color. 2018e. Disponível em: http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo//plano_diretor/alteracoes_2018/LEI%20DO%20PLANO%20DIRETOR/MAPA%2003%20-%20SISTEMA%20AMBIENTAL%20URBANO.pdf. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. Prefeitura Municipal de Uberaba. **Mapa 13: Unidades de Planejamento e Gestão - Revisão da Lei do Plano Diretor.** Uberaba: 1 mapa, color. 2018c. Disponível em: <http://uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,44148>. Acesso: 01 mar. 2023.

UBERABA. Prefeitura Municipal de Uberaba. **População de Uberaba por bairros baseado no Censo 2000.** Uberaba, [s.d.]. Disponível em: http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/transporte_coletivo/Populacaoenso2000.pdf. Acesso: 09 out. 2020.

UBERABA. **Prefeitura promove reunião com moradores do Jardim Alvorada:** Foram apresentadas reivindicações e propostas de melhorias para o bairro. Prefeitura Municipal de Uberaba: Gabinete. Uberaba, 11 nov. 2010. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,13488>. Acesso: 01 nov. 2022.

UBERABA. Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Inovação. **Parque Tecnológico de Uberaba.** Uberaba, [s.d.]. Disponível em: https://portal.uberaba.mg.gov.br/parquetecnologico/portal_menu_submenu/22/1. Acesso: 14 fev. 2023.

UBERABA. Secretaria de Educação. **CEMEIS e Escolas Municipais de Uberaba.** Uberaba: [s.d.]. Disponível em: http://uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/educacao/arquivos/educacao_no_municipio/cemeis_e_escolas_municipais.pdf. Acesso: 03 fev. 2023.

UBERABA. Secretaria de Educação. **Escolas Estaduais:** ensino fundamental e ensino médio. Uberaba: [s.d.]. Disponível em: http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/educacao/arquivos/educacao_no_municipio/escolas_estaduais_ensino_fundamental_e_medio.pdf. Acesso: 03 fev. 2023.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1920.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1930.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1940.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1950.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1960.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, 1970.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, v. 1; v.2, 1980.

UBERABA. Secretaria de Governo. **Leis e Decretos municipais.** Uberaba, v. 1; v.2, 1990.

UBERABA. Secretaria de Planejamento (Seplan). **Hidrografia Uberaba**. Elaboração: Departamento do Plano Diretor. Uberaba: 1 mapa, color, Google Earth, 19 ago. 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1H1JBTjYQOXX-KcDFfVBOysOGuysRG7B3>. Acesso: 19 dez. 2022.

UBERABA. Secretaria de Planejamento (Seplan). **Macrozoneamento urbano**. Elaboração: Departamento do Plano Diretor. Uberaba: 1 mapa, color, Google Earth, 19 ago. 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1H1JBTjYQOXX-KcDFfVBOysOGuysRG7B3>. Acesso: 19 dez. 2022.

UBERABA. Secretaria de Planejamento (Seplan). **UPG – Unidades de Planejamento e Gestão**. Elaboração: Departamento do Plano Diretor. Uberaba: 1 mapa, color, Google Earth, 19 ago. 2020. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1H1JBTjYQOXX-KcDFfVBOysOGuysRG7B3>. Acesso: 19 dez. 2022.

UNIVERSIDADE DE UBERABA. **Conheça nossa história**. Uberaba, [s.d.]. Disponível em: <https://uniube.br/conteudo/7/1>. Acesso: 13 fev. 2023.

UNIVERSIDADE DE UBERABA. **Mapa Hidrografia de Uberaba**. Laboratório de Geoprocessamento, GEO-LAB UNIUIBE. Uberaba: [s.d.].

UNIVERSIDADE FEDERAL DO TRIÂNGULO MINEIRO. **Conheça a UFTM**. [S.l. s.d.]. Disponível em: <https://www.uftm.edu.br/institucional/conheca-a-uftm>. Acesso: 13 fev. 2023.

VARGAS, H. C. Comércio, serviços e cidade: subsídios para a gestão pública. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v.22, 2020. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202010pt>. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/6053/5298>. Acesso: 25 jan. 2023.

VIEIRA, Aparecida. **Pesquisa Avenidas**. Destinatário: Mariana Fernandes Minaré. [Uberaba], 01 de nov. 2020, mensagem eletrônica.

VILLAÇA, F. J. M. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.

VISITE UBERABA CONVENTION & VISITORS BUREAU. **Transportes**: Terminal Rodoviário Jurandyr Cordeiro. Uberaba, [s.d.]. Disponível em: <https://visiteuberaba.com.br/locais/terminal-rodoviario-jurandyr-cordeiro/>. Acesso: 26 jan. 2023.

VLI LOGÍSTICA. **Relatório de sustentabilidade**. [S. l.], 2021. Disponível em: https://www.vli-logistica.com.br/wp-content/uploads/2022/10/VLI_Relatorio-Sustentabilidade-2021.pdf. Acesso: 16 dez. 2022.

WHITACKER, A. M. Centro e centralidade. In: WHITACKER, A. M.; da SILVA, W. R.; MAIA, D. S. **Centro e centralidade em cidades médias**. 1. ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, p. 149-178.