



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**

**INSTITUTO DE GEOGRAFIA**

PAULO HENRIQUE SILVA DE AMORIM

A thick, grey, wavy line that starts on the left, curves upwards, then downwards, and continues horizontally before ending on the right. It frames the title text.

**O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO DE UBERLÂNDIA (MG):  
ANÁLISE DO EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA**

**UBERLÂNDIA (MG)  
2021**

PAULO HENRIQUE SILVA DE AMORIM



**O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO DE UBERLÂNDIA (MG):**  
ANÁLISE DO EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia – UFU, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho

**UBERLÂNDIA (MG)**  
**2021**

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU  
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

A524 Amorim, Paulo Henrique Silva de, 1996-  
2021 O processo de descentralização de Uberlândia (MG):  
análise do Eixo Comercial João Naves de Ávila [recurso  
eletrônico] / Paulo Henrique Silva de Amorim. - 2021.

Orientador: Vitor Ribeiro Filho.  
Monografia (Bacharelado) - Universidade Federal de  
Uberlândia, Graduação em Geografia.  
Modo de acesso: Internet.

Inclui bibliografia.

1. Geografia. I. Ribeiro Filho, Vitor ,1965-,  
(Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia.  
Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:

Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091



### ATA DE DEFESA - GRADUAÇÃO

Curso de Graduação em:	<b>Geografia Bacharelado</b>				
Defesa de:	<b>GGE047 - Trabalho Final de Graduação 4</b>				
Data:	<b>07/06/2021</b>	Hora de Início:	<b>15:30 h</b>	Hora de Encerramento:	<b>17:40h</b>
Matrícula do(a) Discente:	<b>11511GEO039</b>				
Nome do(a) Discente:	<b>Paulo Henrique Silva de Amorim</b>				
Título do Trabalho:	<b>"O processo de descentralização em Uberlândia (MG): Análise do eixo comercial João Naves de Ávila"</b>				

No dia sete do mês de junho do ano de 2021, às 15:30 horas, reuniu-se, utilizando-se a Plataforma *Google Meet*, a Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Curso de Graduação em Geografia: Bacharelado, assim composta: **Dr. Vitor Ribeiro Filho (presidente)**, **Dra. Beatriz Ribeiro Soares** e **Dra. Lidiane Aparecida Alves**. A defesa foi realizada virtualmente devido à necessidade de distanciamento social, exigida pelo Ministério da Saúde e demais autoridades sanitárias, em decorrência da pandemia do novo COVID-19.

Iniciados os trabalhos, o presidente apresentou a Comissão Examinadora e concedeu a palavra ao discente para exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do curso.

A seguir o presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos examinadores, que passaram a arguir o candidato. Terminada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o candidato **APROVADO**, com **Nota: 100 com "Louvor"**

Nada mais havendo a tratar, os trabalhos foram encerrados. Foi lavrada a presente ata que, após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Vitor Ribeiro Filho, Professor(a) do Magistério Superior**, em 07/06/2021, às 17:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Lidiane Aparecida Aves, Usuário Externo**, em 07/06/2021, às 18:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Paulo Henrique Silva de Amorim, Usuário Externo**, em 07/06/2021, às 18:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Beatriz Ribeiro Soares, Professor(a) do Magistério Superior**, em 07/06/2021, às 18:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://www.sei.ufu.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2815160** e o código CRC **86EECFAD**.

*Dedico este trabalho a minha Mãe, **Ediane**, que muito batalhou para que eu tivesse a oportunidade e o privilégio de adquirir esforços intelectuais em busca de um mundo e de uma vida mais justa.*

## **AGRADECIMENTOS**

Desde a saída do meu grande aconchego, Maceió, encarei o mundo afora, deixando para trás entes tão queridos e laços construídos ao longo de 18 anos que antecederam meu ingresso na Universidade. Foram muitos desafios, e estes sempre serão lembrados, pois me fizeram amadurecer e conhecer sobre o mundo real. Em todos eles, sempre fui amparado por Deus, que se manteve segurando minhas mãos para que eu não caísse; e quando caí, esteve ao meu lado me fazendo acreditar que, através das quedas, nos tornamos mais fortes.

Assim, inicialmente, agradeço a minha família, em especial àqueles que sempre, todos os dias, estiveram mais próximos de mim: Ediane, minha mãe, meu irmão, Washington e não menos especial, meu companheiro Victor Nunes. Sou grato imensamente por todo o incentivo que vocês me concederam ao longo da minha trajetória e por terem acreditado em mim.

Também agradeço aqueles que, desde o meu ingresso no curso de Geografia e ao chegar em Uberlândia, foram muito especiais, dos quais carrego grandes amizades incríveis: Marcella Alves, Letícia Pinheiro, Bruno Mariano, Tatiana Souza, Gabriel Palucci, Rafael Silva, Bianca Rocha, Caio Fontoura, Renan Martins, Marlos Siqueira, Victor Almeida, Mylena Santos, Rômulo Barros, Mônica e Kelly Cipriano, Welber e Belão, entre tantos outros (as). Também não posso deixar de mencionar os amigos e colegas do LAPUR, Matheus, Josimar, Ana Laura, Moizés, Lázara, Ricardo e Helbaneth. Muito obrigado pelo companheirismo e amizade!

Agradeço imensamente à Universidade Federal de Uberlândia (UFU), especialmente à Pró-Reitoria de Assistência Estudantil (PROAE), pela oportunidade de me conceder os direitos de moradia, alimentação, atenção à saúde, que, juntos, foram indispensáveis na manutenção da minha permanência em Uberlândia durante todos esses anos.

Por fim, e não menos importante, agradeço aos professores e amigos, Beatriz Ribeiro Soares e Vitor Ribeiro Filho, pelas orientações de grande valia durante toda a minha passagem na graduação. Agradeço por, desde sempre, ter acreditado que tudo isso e muito mais seria possível. Muito da minha formação como geógrafo e como pessoa, devo-lhes, que sem dúvidas, são duas pessoas ímpares e importantíssimas que passaram pela minha vida. Deixo para vocês os meus sinceros agradecimentos por todas as aulas, reuniões, debates, conselhos e ensinamentos os quais carrego comigo para todo o sempre.

AMORIM, Paulo Henrique Silva de. **O processo de descentralização de Uberlândia (MG):** análise do Eixo Comercial João Naves de Ávila. 2021. 88p. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo compreender o processo de descentralização das atividades terciárias e a formação de novas centralidades a partir da análise realizada do Eixo Comercial João Naves de Ávila, localizado na cidade de Uberlândia (MG). Para o seu alcance, foi realizado um resgate das relações existentes entre a cidade e o comércio, a fim de compreender a formação histórica de Uberlândia, cidade localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, estado de Minas Gerais. Após recorrer teoricamente a bibliografias que se relacionam com o tema deste trabalho, utilizou-se a metodologia de Ribeiro Filho (2004), realizando um levantamento de uso do solo da Avenida João Naves de Ávila com seus 8,5 quilômetros de extensão, onde foram identificados 129 quarteirões em sua totalidade, com diferentes atividades terciárias. Feita a análise dos dados obtidos, observou-se que a descentralização das atividades terciárias ainda está em curso na avenida, resultando em diferentes graus de intensidade funcional, bem como no estabelecimento de distintos padrões de localização das atividades de comércio e de serviços. Nesse sentido, foram classificados seis setores: Central I, Central II, Especial, Leste I, Leste II e Extremo Leste, heterogêneos entre si, mas que expressam a materialização de centralidade em outras formas espaciais como resultado do processo de reestruturação urbana, ao ponto de transformar uma avenida em um Eixo Comercial especializado, extenso e amplamente dinâmico na cidade de Uberlândia (MG).

**Palavras-chave:** Descentralização; Eixos Comerciais; Uso e Ocupação do Solo; Uberlândia (MG).

AMORIM, Paulo Henrique Silva de. **O processo de descentralização de Uberlândia (MG): análise do Eixo Comercial João Naves de Ávila.** 2021. 88p. Final papel (Bachelor of Geography) – Geography's Institute, Federal University of Uberlândia, Uberlândia (MG).

### **ABSTRACT**

The present work has an objective to understand the process of decentralization of tertiary activities and the formation of new centralities from the analysis realized of Commercial Axis João Naves de Ávila, located in the city of Uberlândia (MG). To achieve this, a rescue of the existing relations between city and commerce was carried out, with the objective of understanding the historical formation of Uberlândia, a city located in the mesoregion of Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba. After theoretically resorting to bibliographies that relate to the theme of this work, was used the Ribeiro's Filho (2004) methodology, carrying out a survey of the land use of Avenue João Naves de Ávila, with its 8.5 kilometers long, where 129 blocks were identified in their totality, with different tertiary activities. After analyzing the data obtained, it was observed that the decentralization of tertiary activities is still underway on the avenue, resulting in different degrees of functional intensity, as well as in configuration of different patterns of locations of trade and service activities. In this sense, were classified six sectors: Central I, Central II, Special, East I, East II and Far East, heterogeneous among themselves, but which express the materialization of centrality in other spatial forms as a result of the urban restructuring process, to the point of transforming an avenue into a specialized, extensive and widely dynamic Commercial Axis in the city of Uberlândia (MG).

**Key-words:** Decentralization; Commercial Axis; Use and Occupation of Land; Uberlândia (MG).

## **LISTA DE SIGLAS**

**ACIUB** – Associação Comercial e Industrial de Uberlândia

**BRT** – *Bus Rapid Transit*

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**MG** – Minas Gerais

**PD** – Plano Diretor

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PMU** – Prefeitura Municipal de Uberlândia

**SEPLAN** - Secretaria de Planejamento Urbano de Uberlândia

**SETTRAN** - Secretaria de Trânsito e Transportes de Uberlândia

**UAI** – Unidade de Atendimento Integrado

**UFU** – Universidade Federal de Uberlândia

## LISTA DE FIGURAS

**Figura 01:** Planta do Patrimônio da Matriz de São Pedro de Uberabinha (século XIX)

**Figura 02:** Uberlândia (Uberabinha) em 1888 após emancipação de Uberaba (MG)

**Figura 03:** Primeira estação de Uberabinha em 1910

**Figura 04:** Segunda estação de Uberabinha em 1940

**Figuras 05 e 06:** Paço Municipal em 1933, Uberlândia (MG)

**Figura 07:** Faculdade de Engenharia (UFU) em 1971

**Figura 08:** Campus Santa Mônica (UFU) em 2019

**Figura 09:** Transferência da Estrada de Ferro Mogiana para o Setor Leste de Uberlândia (MG)

**Figura 10:** Center Shopping Uberlândia (2017)

**Figura 11:** Centro Administrativo Municipal (2019)

**Figura 12:** Estação 6 – UFU (João Naves de Ávila)

**Figura 13:** Estação 6 – UFU e a Universidade

**Figura 14:** Supermercado Megamix (Uberlândia)

**Figura 15:** Supermercado Bahamas (Uberlândia)

**Figura 16:** Fluxo de passageiros na Estação 04 (Shopping)

**Figura 17:** Aglomeração de cidadãos na Prefeitura

**Figuras 18 e 19:** Rede Subway, localizada na Avenida João Naves de Ávila

**Figuras 20 e 21:** Rede de farmácias Drogasil no bairro Saraiva e Centro

**Figuras 22 e 23:** Edifícios multifamiliares localizados na Avenida João Naves de Ávila

**Figura 24:** Uberlândia (MG): Dinamismo de atividades terciárias resultante dos fluxos do Shopping e UFU (2021)

**Figura 25:** Uberlândia (MG): Avenida João Naves de Ávila

## LISTA DE MAPAS

- Mapa 01:** Localização de Uberlândia e a Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba
- Mapa 02:** Uberlândia (MG): Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)
- Mapa 03:** Uberlândia (MG) – Transferência da Mercedes-Benz da Avenida Rondon Pacheco para a Avenida João Naves de Ávila
- Mapa 04:** Uberlândia (MG): Lotes vagos nos bairros Santa Mônica, Pampulha e Segismundo Pereira (2021)
- Mapa 05:** Uberlândia (MG): Classificação dos Setores do Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)

## LISTA DE QUADROS

- Quadro 01:** Evolução demográfica do Triângulo Mineiro entre 1970 e 1980
- Quadro 02:** Caracterização dos Setores Central I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila
- Quadro 03:** Caracterização do Setor Especial do Eixo Comercial João Naves de Ávila
- Quadro 04:** Caracterização dos Setores Leste I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila
- Quadro 05:** Caracterização do Setor Extremo Leste do Eixo Comercial João Naves de Ávila

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>14</b>
<b>1. O COMÉRCIO E CIDADE: relações entre as formas espaciais no urbano</b> .....	<b>19</b>
1.1. A gênese da área central e o processo de descentralização .....	23
1.2. Da expressão à materialização de novas centralidades urbanas .....	28
1.2.1. <i>Subcentros e eixos comerciais</i> .....	32
<b>2. ESPAÇO E TEMPO: a formação socioespacial de Uberlândia (MG)</b> .....	<b>36</b>
2.1. Do sertão da Farinha Podre à formação de Uberabinha.....	36
2.2. Cidade Velha e Cidade Nova: transformações socioespaciais de Uberlândia entre os séculos XIX, XX e XXI.....	42
2.2.1. <i>Dos trilhos ao asfalto: a remoção da Ferrovia Mogiana e o surgimento da Avenida João Naves de Ávila</i> .....	49
<b>3. EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA: dinâmica, tendências e significados</b> .....	<b>57</b>
<b>3.1. Dinâmica do uso do solo no Eixo Comercial João Naves de Ávila</b> .....	<b>58</b>
3.1.1. <i>Atividades comerciais e de serviços</i> .....	59
3.1.2. <i>Residências multifamiliares e unifamiliares</i> .....	65
3.1.3. <i>Lotes vagos e vazios urbanos</i> .....	67
<b>3.2. Classificação dos setores do Eixo Comercial João Naves de Ávila</b> .....	<b>69</b>
<b>3.3. Significados e tendências da Avenida João Naves de Ávila</b> .....	<b>76</b>
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>80</b>
<b>5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>83</b>

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Esta monografia foi escrita com base os resultados da pesquisa, em nível de iniciação científica, intitulada "*Novas centralidades e eixos comerciais em Uberlândia (MG): estudo de caso da Avenida João Naves de Ávila*", sob orientação do Prof. Dr. Vitor Ribeiro Filho, financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) entre agosto de 2018 e julho de 2019, portanto, 12 meses de pesquisa.

A escolha por desenvolver uma pesquisa científica sobre as novas centralidades e os eixos comerciais emergiu de três fatores principais:

I) Até a metade da minha graduação em Geografia, estive inserido no âmbito de deslocamentos diários em função da minha residência e ambiente acadêmico estarem localizados em bairros diferentes, Tibery e Santa Mônica, respectivamente. Esta mobilidade intraurbana me despertou o desejo de estudar e entender um pouco mais sobre a história de uma das principais avenidas da cidade – João Naves de Ávila –, a partir da qual o meu deslocamento sempre permitia cruzá-la sob o auxílio do transporte público;

II) Curiosamente, sempre me inquietei com relação à forma espacial da Avenida João Naves de Ávila. Habitualmente, quando nos referimos a uma avenida, pensamos em uma via urbana ortogonal, ou em alguns casos, apresentam um traçado oblíquo, comum no desenho urbano de muitas cidades brasileiras. No caso da João Naves, além de questões naturais, existiam outros elementos, mas não sabia exatamente de quais se tratavam. Somente depois de um tempo, com longas leituras, descobri que o traçado atual da avenida seguiu o mesmo que se tinha à época com os trilhos da antiga Companhia Mogiana.

III) Embora as novas centralidades tenham sido objeto de estudo de muitos geógrafos urbanistas, é importante mencionar que foram poucos que direcionaram suas pesquisas em uma análise fundamentada em torno dos eixos comerciais. Mesmo assim, com poucas pesquisas, coloquei-me à disposição para compilá-las classificando os eixos comerciais a partir da frequência de uso e ocupação espacial com ênfase às atividades comerciais e de serviços a partir dos padrões espaciais observados.

É com base nessas considerações que surge o interesse de identificar, na avenida João Naves de Ávila, o conteúdo, o processo e as tendências que ela manifesta, considerando a dinâmica heterogênea que se apresenta ao longo dos 8,5 quilômetros de sua totalidade.



## INTRODUÇÃO

O principal objeto de análise da ciência geográfica é o seu espaço, onde são estabelecidas as relações humanas, sociais, políticas, culturais, etc. Em um primeiro momento de abstração desse espaço, um elemento marcado pela heterogeneidade se manifesta: o cotidiano. Através dele, práticas comuns como deslocamentos realizados a pé, sob o uso do automóvel ou sob utilização do transporte público – todos estes, sem exceção – se constituem como um dos vários fatores que influenciam na produção e organização dos diferentes espaços da cidade.

Igualmente, muito do que se observou nas cidades brasileiras metropolitanas a partir de meados da década de 1970, destaca-se um fenômeno que também envolve núcleos urbanos menores, especialmente em cidades de porte médio e em cidades médias<sup>1</sup>, com a acelerada ocupação e alteração dos espaços, reforçando uma dinâmica ainda mais heterogênea. Trata-se do processo de descentralização, a partir do qual são identificados em outros bairros da cidade o surgimento de atividades comerciais e oferta de serviços, em detrimento da área central, que de acordo com Corrêa (1989) tem sofrido por uma redefinição, desconcentrando a oferta dessas atividades, e dividindo-as para outras áreas da cidade.

Nessa direção, as transformações que acontecem no espaço urbano refletem na geração de novas centralidades, alterando a estruturação urbana, com diferentes funções de comércio, de serviços e de lazer. Como consequência, as atividades terciárias são redistribuídas, alterando a organização da cidade temporal e espacial em um processo expansivo, sob novas formas e conteúdos que vão resultar na formação de subcentros e eixos comerciais concebidos como ruas ou avenidas impulsionadoras de um movimento intenso diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes, tornando existente as novas centralidades urbanas (DUARTE, 1974).

Essas novas centralidades, além de replicarem uma série de atividades comuns a área central da cidade, integram um complexo poder de articulação com os bairros, demais setores da cidade e região, seja com a instalação de agências bancárias, filiais de empresas, oferta de

---

<sup>1</sup> Para Sposito (2010), existe uma diferença conceitual e interpretativa entre cidades médias e cidades de “porte médio”. De acordo com a autora, as cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação em suas redes urbanas, diferenciando-se das cidades de “porte médio”, que são aquelas que assim são definidas, exclusivamente, em função de seu tamanho demográfico. (SPOSITO, 2010).



serviços especializados, entre outros, dinamizando e tornando ainda mais independente dos serviços e comércios que outrora somente eram encontrados no centro tradicional.

Além de ser importante entender quais elementos se manifestam nessas novas centralidades, também é indispensável identificar a localização e os padrões espaciais que delas se originam, objetivando compreender como elas se estruturam – e quais são elas – na escala intraurbana, tendo em vista a amplitude com a qual se apresenta o tecido urbano em muitas cidades brasileiras.

Mediante o exposto, e tomando como exemplo o avançado crescimento dos núcleos urbanos, cidades em transição como Uberlândia (MG), localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, estado de Minas Gerais, têm se constituído em desafios que necessitam de análises ainda mais aprofundadas em razão das inúmeras transformações que se materializam ao longo do tempo. Nela, são observadas uma gama de espaços como resultado do processo de descentralização<sup>2</sup>, através do desdobramento da área central, fazendo com que sejam criadas avenidas onde a circulação de atividades terciárias se faz presentes até hoje, materializando a existência dos eixos comerciais e de serviços.

Em Uberlândia, podemos citar algumas vias de circulação para discutir a importância delas enquanto eixos comerciais e de serviços. Todavia, uma delas necessita de uma análise ainda mais aprofundada em razão de sua remodelação ao longo dos anos. Trata-se do eixo comercial João Naves de Ávila – nome homônimo da avenida –, e tem sua história relacionada com o transporte ferroviário, pois no mesmo traçado original onde atualmente está localizada a avenida, existiu entre o final do século XIX até os anos 1970, os trilhos da Antiga Ferrovia Mogiana, responsável pelo grandioso desenvolvimento social e econômico para a cidade.

Com extensão de oito quilômetros, a Avenida João Naves de Ávila é considerada uma das mais imponentes vias de circulação da cidade, além de ser classificada como um dos principais eixos comerciais e de serviços pela alta concentração espacial de atividades do setor terciário com a presença de atividades de comércio e de serviços especializados, como: *shopping center*, supermercados, academias, concessionárias de grandes montadoras, serviços hospitalares, universidade, órgãos institucionais, entre outros, contribuindo para alterar e dinamizar significativamente a estrutura urbana da cidade.

---

<sup>2</sup> A fundamentação teórica, que inclui o processo espacial de descentralização, será discutida no capítulo I, com exemplos espaciais no capítulo II, do qual é discutida a centralização/descentralização de Uberlândia (MG).



É nesse contexto de (re)estruturação do espaço urbano que o objetivo geral do trabalho se propõe a analisar, baseando-se através do processo de descentralização, a formação de novas centralidades, como os eixos comerciais na cidade de Uberlândia, tendo como recorte espacial a Avenida João Naves de Ávila, localizada em Uberlândia (MG). Para atingir o objetivo geral, o trabalho se divide nos seguintes objetivos específicos:

- I. Identificar os estabelecimentos de comércio e serviços localizados na Avenida João Naves de Ávila, através do levantamento do uso do solo urbano;
- II. Definir os tipos de uso de solo a partir das atividades centrais para compreender a configuração do eixo comercial;
- III. Delimitar e caracterizar os setores e os padrões espaciais que compõem o eixo comercial;
- IV. Analisar as transformações da Avenida João Naves de Ávila, no contexto da cidade de Uberlândia-MG, quanto a estruturação de um eixo comercial.

A partir dos objetivos e da problemática proposta são estabelecidos alguns questionamentos para análise do eixo comercial João Naves de Ávila enquanto uma nova centralidade já que não é mais possível conceber os espaços da cidade como espaços comuns, tendo em vista o processo de reestruturação urbana com qual se verificam um fortalecimento do setor terciário, traduzido pelos interesses de reprodução do capital. Nesse sentido, suscitam alguns questionamentos: qual o papel do eixo comercial da Avenida João Naves de Ávila na expansão da cidade de Uberlândia? Quais os padrões espaciais que se estabelecem no interior do eixo comercial? Quais são as tendências de transformações do eixo comercial enquanto uma nova centralidade?

Para responder tais questionamentos, foi necessário utilizar de procedimentos metodológicos para alcançar o objetivo geral do trabalho. Nesse sentido, inicialmente realizou-se uma ampla pesquisa bibliográfica sobre os temas abordados nesta monografia, como a relação inerente entre comércio e cidade, com o objetivo de compreender a gênese das cidades e as diversas formas espaciais onde ocorriam as trocas comerciais; as teorias que envolvem a organização interna das cidades; os processos de centralização, descentralização e a formação de novas centralidades.

A segunda etapa da pesquisa consistiu em colher materiais documentais acerca da história de Uberlândia, com ênfase na formação da área que corresponde a extensão dos 8,5



quilômetros da Avenida João Naves de Ávila. Para tal, foi indispensável a compreensão da história local, especialmente a atuação das elites locais com o interesse de ampliar os trilhos da Companhia Mogiana até Uberlândia, bem como os esforços que envolvem sua retirada, sob alegação de que os ideais progressistas deveriam seguir para garantir o desenvolvimento de Uberlândia. Para isso, também foram realizadas análises de teses, dissertações e materiais bibliográficos que discutem a formação socioespacial de Uberlândia, com destaque ao crescimento demográfico, econômico e territorial, todos estes relacionados com a proposição das legislações municipais e nacionais para compreender o crescimento e a expansão das atividades comerciais e de serviços em Uberlândia.

Em razão da pandemia de COVID-19 que, **infelizmente**, ainda nos acomete até a data de produção deste trabalho, a busca por materiais físicos, bem como relatos de antigos moradores que residiam nas proximidades dos “trilhos da Mogiana”, tiveram de ser suspensos. No entanto, apresenta-se como procedimento metodológico, *quicá* diferente dos que se apresentam nesta seção, a contribuição de histórias e depoimentos de vários moradores locais através do grupo do *Facebook* “Fotografia de rua de Uberlândia”. A partir deste grupo, foi possível entender afincamente a localização, o processo e os anseios da população durante a retirada dos trilhos, bem como o período de instalação da Avenida João Naves de Ávila.

Em seguida, realizou-se trabalhos de campo, que tinham como objetivo mapear as atividades comerciais e de serviços existentes na Avenida João Naves de Ávila, propondo sua identificação seguida de qualificação. Para isso, utilizou-se dos softwares ArcGis 10.6, AutoCAD e Google Earth para quantificar os quarteirões que margeiam o objeto de estudo. Esta fase foi dividida em duas etapas: 1) distribuição das atividades por categorias funcionais, de acordo com os usos e 2) localização das atividades por setores, a fim de que pudessem ser caracterizados e qualificados os padrões espaciais da Avenida João Naves de Ávila, e concebê-la ou não enquanto um Eixo Comercial, seguindo os objetivos deste trabalho e contribuindo para a produção final desta monografia.

É importante destacar que, para a identificação dessas atividades, bem como de sua localização, a pesquisa de campo, realizada entre 2019 e 2021, restringiu-se aos horários e dias da semana em que os comércios se encontravam abertos, a fim de que os dados obtidos possibilitassem uma análise mais aprofundada, conferindo resultados mais precisos no trabalho. Inicialmente recorreu-se à elaboração de croquis, seguido de tabulação dos dados via AUTOCAD, conforme o Anexo 2 deste trabalho. Ao todo, foram identificados 129



quarteirões na Avenida João Naves de Ávila, distribuídos ao longo de seus 8,5 quilômetros, assumindo diferentes formas, volumes e dimensões.

Nesse sentido, a presente monografia foi organizada em três capítulos. O primeiro, intitulado como "*O COMERCIO E A CIDADE: relações entre formas espaciais no urbano*". Nele, realizo uma discussão entre comércio e cidade e suas implicações no espaço urbano, uma vez que, com o desenvolvimento do comércio, são criados espaços na cidade para a ocorrência de sua realização. Neste capítulo, também são abordados os processos que envolvem a (re)estruturação urbana, como centralização, descentralização, contribuindo para o surgimento de novas centralidades e/ou áreas de grande dinamização econômica, como os subcentros e eixos comerciais, sendo este último o objeto desta monografia.

No segundo capítulo, intitulado "*ESPAÇO E TEMPO: a formação socioespacial de Uberlândia (MG)*", abordo uma discussão sobre a formação de Uberabinha, desde o seu surgimento e a expansão urbana durante o século XIX, XX e XXI, as mudanças no seu espaço urbano e influência política das elites locais com relação à organização interna da cidade. Apresento, ainda, elementos que atestam a importância dos trilhos para o desenvolvimento de Uberlândia para se tornar a cidade como uma das principais na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, além de comandar a rede urbana. Finalizando este capítulo, busco apresentar as transformações ocorridas na Avenida João Naves de Ávila, com destaque à construção de infraestruturas de grande porte ocasionando, nos anos seguintes, na consecutiva refuncionalização da avenida, de modo a permitir, no capítulo seguinte, uma análise fundamentada para concebê-la como enquanto um eixo comercial.

No terceiro capítulo, intitulado "*EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA: dinâmica, significados e tendências*", buscou-se analisar a dinâmica do uso do solo nos 129 quarteirões da Avenida João Naves de Ávila, dividindo-os, inicialmente pela dinâmica comercial e de serviços, seguido do uso residencial unifamiliar e multifamiliar e, por último, a dinâmica que envolve os vazios urbanos existentes na avenida. Na sequência, são classificados os setores, elaborados a partir dos padrões espaciais, possibilitando identificar as áreas especializadas que asseguram a constituição de uma nova centralidade e, portanto, de um Eixo Comercial. A terceira etapa do capítulo se propôs a refletir acerca dos significados e tendências da avenida.

Por último, são apresentadas as considerações finais. Nessa fase conclusiva do estudo, discuti-se os resultados, os quais foram avaliados seguindo o referencial teórico, permitindo elaborar novos questionamentos e inferências para uma posterior investigação científica.



## 1. O COMÉRCIO E CIDADE: relações entre as formas espaciais no urbano

Se voltarmos ao passado com o objetivo de identificar os timbres e ritmos peculiares da história da humanidade, a primeira característica que observaremos é a antiga paisagem composta de pequenas vilas, feiras nas ruas, igrejas, povoamento maciço nas margens dos rios, etc.; características estas muito diferentes do que se observa na paisagem contemporânea: megacidades, anéis metropolitanos, cidades complexas com alto grau de diversidade cultural, política, econômica, social, demográfica, sem contar a expressão material que envolve o aperfeiçoamento das técnicas e a sua função transformadora do espaço geográfico em suas várias escalas.

Nessa repartição que envolve as diferenças, observamos o quão rápido e intenso foram os ritmos que marcaram a história da humanidade. Como resultado, um organismo vivo tem sofrido constantes transformações que influenciam no comportamento e na condição de permanência para muitos indivíduos. Para quem a frequenta, complexidade e velocidade são características marcantes que simbolizam sua metamorfose. Refiro-me aqui a cidade – ou de maneira substancial, as cidades. Dotadas de importância mesmo antes de sua atual concepção, “as cidades marcam profundamente a civilização contemporânea, tornando, muitas vezes, difícil de pensar que em algum período da história as cidades não existiram, ou tiveram um papel insignificante” (SPOSITO, 1994, p.6).

A compreensão da natureza da cidade não é essencialmente algo definitivo e não pode ser analisada como um fenômeno pronto e acabado, pois as formas que a cidade assume ganham dinamismo no decorrer do tempo (CARLOS, 2009, p.57). Apesar de este processo ainda estar em curso, tendo ocorrido fundamentalmente a partir da metade do século XX, as cidades não se caracterizam como um produto recente da humanidade. Sua origem pode ser atribuída a inúmeros fatores ligados às funções urbanas. Entre estas, podemos citar num primeiro momento a função comercial, a industrial, a religiosa, a político-administrativa, turística, entre outras. Seguramente, uma das mais emblemáticas funções são aquelas que se relacionam com a formação econômica da cidade, baseada no regime de trocas, e desenvolvida a partir do comércio.

Na atualidade, as atividades comerciais e de serviços (setor terciário) se constituem como as mais importantes na economia de uma cidade, respondendo, no caso brasileiro, por exemplo, por mais de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios. Nessa direção, o



comércio e os serviços implicam significativamente em mudanças na dinâmica interna da cidade e de maneira contundente na produção do espaço urbano. A relação que se estabelece entre comércio e cidade, por sua vez, não se constitui como algo recente, daí a importância de se estender à história para compreender como ocorreu esta relação a fim de analisar os processos socioespaciais que modelam, produzem e reproduzem o/no espaço urbano.

Sposito (1994) chama atenção para este aspecto, ao afirmar que:

Entender a cidade de hoje, apreender quais processos dão conformação à complexidade de sua organização e explicam a extensão da urbanização neste século, exige uma volta às suas origens e a tentativa de reconstruir, ainda que de forma sintética, a sua trajetória (SPOSITO, 1994, p.11).

Nesse processo, o comércio desempenha uma importante função social ao promover o convívio entre as pessoas e a animação dos lugares (SALGUEIRO, 1989), além de se configurar como um elemento decisivo na estruturação do espaço geográfico, intermediando a produção de bens e o consumo ou a utilização destes na disponibilização de mercadorias junto aos consumidores. Acrescenta-se que o comércio é, possivelmente, a função urbana mais passível de mudanças ao procurar oferecer novos produtos, de formas diferentes, em novos ambientes, a antigos e a novos clientes (PARKER, 1998, p.51).

De acordo com Ortigoza (2010), essa é uma atividade muito antiga, e não deve ser compreendida sob a mesma lógica e caráter com o qual se explica o comércio na atualidade, pois, no que tange às estratégias locacionais, o comércio inova as acessibilidades, cria e recria a centralidade [...], restando à cidade gerir manutenção dos ganhos em benefício do desenvolvimento econômico local (ORTIGOZA, 2010, p. 26). Assim, fica evidente que pelo comércio acumula-se riqueza, o que proporciona novos desenhos e contornos mais complexos à cidade, determinantes na geração de novos valores como bem afirma Pintaudi (1989):

Na antiguidade o comércio permitiu acumular as riquezas e deixou inclusive suas marcas no espaço urbano. Os fori imperiais construídos em Roma não se constituem apenas como locais públicos onde os imperadores edificaram templos, monumentos, edifícios públicos e praças, mas também eram locais onde se trocavam produtos (PINTAUDI, 1989, p.2).

É importante destacar que os excedentes de produção comercializados nesses mercados se apresentavam desde uma simples troca até o fornecimento de um espaço que proporcionava a atividade social e pública, contribuindo na formação de um ponto de



referência nas cidades. Em linhas gerais, criava-se uma identidade com o público que habitava esses espaços e, portanto, da cidade, fazendo com que ocorresse a atração de várias pessoas.

De acordo com Pintaudi (1989, p.4), os mercados eram entendidos como grandes forças centrípetas durante a Idade Média e, particularmente, nas cidades onde o comércio se fazia presente. Assim, comércio e cidade, pouco a pouco, se inseriam em um movimento cada vez mais forte, sendo a manufatura a responsável pelo auge, e foi através desta transformação que o comércio passou a se desenvolver. Nesse contexto, Vargas aponta que:

A afluência e a moda no período barroco e o começo das monarquias absolutas no século XVIII, juntamente com a ascensão de uma nova classe social, os comerciantes, levaram a uma mudança no caráter das lojas e no ato de comprar. A loja ao ar livre, a venda direta da produção, do artesão nos fundos de sua casa começaram a ceder lugar ao comerciante, que se transformou numa força econômica. (VARGAS, 2001, p.158)

Dessa maneira, o comerciante, enquanto classe emergente, alterou e dinamizou o cotidiano das cidades e passou, junto com o seu estabelecimento comercial, a ser o elo entre o consumidor e a produção. Assim, nesses espaços passou a se envolver em todas as maneiras possíveis com o objetivo de acumular uma maior quantidade de produtos numa velocidade ainda mais rápida, indo além das necessidades básicas, como também acumulando riquezas com maior facilidade. Com efeito, os espaços perderam o prestígio que o representou durante muitos anos, de caráter público, e passaram a apresentar características de espaços privados.

Como aponta Padilha (2006),

O desenvolvimento do comércio, além de acelerar a produção de mercadorias, tornou-se também paradigma de grandes transformações e redefinições do espaço público nas cidades. O design urbano medieval passa a ser insuficiente para a nova era que nascia. A Revolução Industrial e o desenvolvimento das cidades alteram as representações de tempo e espaço na vida dos trabalhadores e burgueses. As cidades passam a ser o lócus onde multidões se concentram e onde nasce um novo ritmo para o movimento da vida em sociedade (PADILHA, 2006, p.50).

Com o progresso da indústria artesanal, assim como as inovações técnicas promovidas por esse setor, o comércio adquire uma nova fase, pois as novas necessidades surgem, fazendo com que as estruturas dos estabelecimentos se diversificassem num contexto ainda mais urbano para atender a demanda de uma sociedade industrial, moderna – em detrimento da



sociedade feudal – que nascia. Nessa nova fase, a oferta de produtos incide expressivamente em busca de novos espaços para a distribuição.

A imediata consequência da divisão do trabalho entre as diferentes cidades foi o nascimento das manufaturas, ramos da produção que escapavam dos limites do sistema corporativo. O primeiro florescimento das manufaturas – na Itália e mais tarde em Flandres – teve como seu pressuposto histórico o comércio com nações estrangeiras (MARX, 2004, p.85).

Como observado por Marx (2004), o comércio nas cidades ampliou o alcance das forças produtivas e expandiu a divulgação das invenções nascidas para outras cidades, mesmo que estivessem distantes, até mesmo em países diferentes. Será, portanto, o avanço do capitalismo comercial, responsável também pela decadência do sistema feudal que iniciará um forte processo de mudança do conceito da atividade comercial intraurbana, que passa de uma função predominantemente social para uma função mais econômica (VARGAS, 2001, p. 157).

Nesse movimento a sociedade feudal atravessou uma série de transformações, entre as quais se destaca a manufatura. Sua produção, antes alinhada com base nas necessidades do indivíduo e caracterizada por meio de subsistência, cedeu lugar para a criação de novas necessidades por intermédio das novas técnicas comerciais e de produção. Em linhas gerais, alguns elementos característicos da Idade Média se romperam com o passar dos anos e, não obstante, a sociabilidade, marca inerente do comércio nas feiras e nos mercados, também perdeu notoriedade ao ceder lugar às novas estruturas fechadas do comércio, como as lojas.

As lojas ao ar livre, as vendas direto do produtor e o artesão que trabalhava em sua própria casa perderam o seu espaço e foram amplamente substituídos pela figura do comerciante burguês. As feiras perderam a importância social e os mercados passaram a se especializar em provimento apenas de gêneros alimentícios. Os encontros semanais, as conversas e compras de produtos especiais feitas por encomenda foram se perdendo e dando espaço as compras diárias, nos grandes centros de compra do século XIX e XX. A atividade comercial extrapolou o âmbito do abastecimento para a sobrevivência e adquiriu proporções de atividade econômica (ALEIXO. 2005, p. 19).

Essas lojas de departamento que foram surgindo eram consideradas réplicas da produção fabril, pois permitiam reduzir os preços de algumas mercadorias ao mesmo tempo em que as diversificava. Além disso, com a produção em massa, houve também a necessidade de novos consumidores, resultando em constantes transformações urbanas características da sociedade moderna que se instaurava e tinha como objetivo potencializar as diferentes formas



de distribuição dessas mercadorias. Por esse motivo, no contexto econômico com o qual se apresentava o final do século XVIII, várias mudanças foram realizadas no espaço físico das cidades com vistas ao desenvolvimento da atividade comercial.

Entre essas mudanças econômicas, sociais e políticas oriundas da Revolução Industrial, destacam-se localizações privilegiadas e novos espaços comerciais, como as galerias e arcadas comerciais que tem como localização memorável a cidade de Paris entre o final do XVIII e início do século XIX. Em linhas gerais, também se verifica em Paris as experiências de caráter consumista por parte da população materialmente fecunda da cidade (PEREZ, 2009, p.29).

O efeito para esse processo está na intensificação da valorização dos locais comerciais, especialmente do espaço onde se localizavam essas atividades. Nesse movimento, o comércio se apresenta como condição e meio na criação de mercados acessíveis aliado ao acelerado desenvolvimento dos núcleos urbanos a partir dos quais surgem gradativamente novos setores de produção e emprego no estímulo de uma distribuição descentralizada no poder de compra.

Nessa perspectiva, é necessário entender o comércio como um valioso instrumento de desenvolvimento econômico e social para as cidades. Pois, alinhado às consecutivas metamorfoses que se originam a partir de sua gênese, a configuração espacial da cidade também acompanha essas transformações, o que torna importante reconhecer em qual área da cidade se localizam essas atividades comerciais, mediante os conteúdos e formas que dela se originam.

### **1.1. A gênese da área central e o processo de descentralização**

Tradicionalmente, desde as pequenas cidades até as metrópoles globais, é imperceptível a existência de uma área dotada de aglomerações típicas de comércios e serviços, caracterizada em sua grande maioria pela aglomeração cambiante de pessoas, de veículos, descargas de mercadorias, etc. Essa área, denominada como centro ou, substancialmente, como área central, é característica da metrópole moderna, resultante do processo de centralização de uma economia de mercado intitulado pelo capitalismo industrial (CORRÊA, 1997, p.33). A emergência da área central constitui-se num momento em que as relações cidade-mundo são intensificadas e isso ocorre, sobretudo, a partir da constituição da segunda revolução industrial, durante meados do século XIX.



A área central é, de acordo com Corrêa (2005), resultado das ações dos agentes sociais, econômicos e políticos, sendo ao mesmo tempo um condicionante destas ações. Como destacou Villaça (2009) “nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo – movimento – torna-se centro” (VILLAÇA, 2009, p.238). Para o autor, essa transformação da área central não é resultante de um movimento que ocorre da noite para o dia. Mais que isso: envolve a aglomeração de agentes, entendidos como donos do comércio ou prestadores de serviços, que se mudaram de suas casas e instalaram infraestruturas fixas espaçosas equipadas no centro da cidade para ficarem mais ao alcance da freguesia local.

O centro surge então a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios. Ele, como todas as localizações da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle (não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos com os deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, p.239).

Em síntese, pensar em uma cidade sem centro é inviável, uma vez que a centralidade exercida por este é parte e função essencial para a definição de cidade, e pensar em uma cidade sem centro é destruí-la do essencial fenômeno urbano, a centralidade (LEFEBVRE, 2008). Nesse sentido, é importante reiterar que aliado ao surgimento da área central está a atividade comercial, indispensável para a manutenção desta área. Em conformidade, o processo de centralização ocorre principalmente pela dinâmica imposta à cidade a partir do capitalismo industrial durante meados do século XIX. Nesse período, o automóvel ainda não era concebido como o grande definidor do modo de vida urbano como se observa na atualidade.

Em seu lugar, cabiam às ferrovias cumprir esse papel, além do indispensável transporte marítimo que cruzavam os oceanos distribuindo mercadorias para os estados-nação espalhados em várias partes do mundo. Os terminais ferroviários situavam-se próximos uns aos outros e também dos terminais marítimos, reduzindo significativamente os gastos com a circulação das mercadorias na cidade. Além disso, inúmeras atividades surgiram nos arredores durante esse período, como o comércio atacadista, depósitos e indústrias, aproveitando-se das vantagens locais e amenidades pela proximidade entre os terminais e a área central (CORRÊA, 2005, p. 101).

Em decorrências dessas mudanças, ocorreu uma significativa valorização do preço do uso do solo urbano, de modo a fazer com que nela se localizassem somente atividades que aproveitariam da circulação dos mais variados fluxos objetivando a geração de lucros, como se observa nos comércios varejistas e prestação de serviços que têm como mercado todo o



espaço urbano e a hinterlândia da cidade (CORRÊA, 2005, p.115). Neste sentido, Beaujeu-Garnier (1997) considera que por essas atividades estarem sujeitas à concorrência, o fator locacional se constitui como indispensável na geração de uma maior rentabilidade.

A composição funcional e a importância da área central variam de acordo com o tamanho do aglomerado urbano. Quanto maior espacialmente é a cidade, maiores são as particularidades que integram a área central. De acordo com Alves (2011, p.55), de um lado, em áreas pontuais do centro, ocorre uma grande concentração de atividades terciárias, a exemplo de artigos de consumo raro e de alta qualidade e alto índice de verticalização; de outro lado, competem às ruas secundárias e às franjas do centro o papel de concentrar atividades de menor grau de complexidade e que atendem em sua grande maioria os trabalhadores assalariados que trabalham localmente.

Assim como qualquer área do urbano possui inerente relação com os interesses de agentes produtores, o mesmo se pode esperar da área central. Dentre os setores que integram o espaço urbano, esta área da cidade é a que mais se destaca enquanto forma espacial. Localizada habitualmente na área mais antiga na cidade, é facilmente identificada no tecido urbano por uma série de fatores, dos quais se destaca a sua complexidade funcional devido à alta diversidade na concentração de comércio e serviços, como já mencionado anteriormente.

Sua configuração interna, de acordo com os estudos de Horwood e Boyce (1959) sobre as cidades norte-americanas, apresentavam dois distintos setores tanto em forma quanto em conteúdo, mas que ao mesmo tempo se complementam:

Na estrutura interna localiza-se o Núcleo Central (Core), na literatura estadunidense popularmente conhecida como CBD (Central Business District), classificado por muitos pesquisadores como o coração da cidade, onde se observava a maior intensidade comercial. Entre ele e os demais bairros da cidade, localizava-se a Zona Periférica do Centro (Frame), caracterizada pelo estado de deterioração, ou de obsolescência, onde se concentravam os usos ditos "sujos", como os terminais de transporte e cargas, pequenas indústrias, oficinas, depósitos e garagens (ALVES, 2011, p. 177).

Por se tratar de diferenças tanto na forma quanto no conteúdo que integram esses dois setores, ocorrem também interferências que regem o valor do uso do solo, e conseqüentemente na função que cada um deles expressa na configuração interna da cidade. No caso da Zona Periférica do Centro (ZPC), é importante considerar que sua compreensão esteve ligada à combinação de duas forças, como aponta Strohaecker (1988), sendo a primeira



o processo de invasão e sucessão, que se caracteriza pela penetração de um grupo diferente de população ou outro uso do solo em determinada área; enquanto a segunda força se caracteriza pela descentralização – também será abordada neste capítulo – que surge como forma espontânea ou planejada como forma de conter a excessiva centralização causadora de diferentes formas de deseconomias de aglomeração, como congestionamento, preço da terra e aluguéis elevados, dificuldade de obtenção do espaço.

Essas características se contrapõem ao compreender a supremacia que se concebia ao CBD – Centro de Negócios. Em um sentido mais amplo, como sublinhado por Castells (2000), localizavam-se nesta área atividades de gestão política, pública e também administrativa. Na sequência, Corrêa (1995) também escreve sobre os atributos do CBD caracterizando-o pelo uso intensivo do solo, pela ampla escala vertical e limitada escala horizontal, concentração diurna, foco de transportes intra-urbanos e, fundamentalmente, uma área de decisões.

Com a ascensão da indústria automobilística, elemento ímpar da Revolução Industrial, o valor que antes regia o Centro de Negócios na estrutura comercial da cidade foi gradativamente perdendo forças, enfraquecendo a soberania que outrora caracterizava o CBD. Nesse movimento, começavam a ser observadas na estrutura urbana da cidade novas áreas de comércio e serviços com significados e conteúdos antes restritos ao Distrito Central de Negócios. Sendo assim, a metrópole das grandes cidades passa a desempenhar funções ligadas à descentralização.

Embora o presente trabalho não tenha como objetivo entrar no mérito do CBD, é importante discuti-lo ainda que repentinamente, pois evidencia que desde décadas remotas existiam estudiosos e pesquisadores do meio urbano que já despertavam interesse em delimitar em quais áreas da cidade que recebem o maior fluxo de mercadorias e pessoas. E, por conseguinte, em esclarecer os processos que envolvem a valorização e especulação imobiliária que o criou.

Além disso, os estudos que envolvem o CBD decorrem a partir dos modelos de estruturação do espaço urbano, sendo o modelo mais representativo a Escola de Chicago, que também discutia questões ligadas ao centro e a centralidade, como abordado nas análises realizada por Burgess (1923). Nesta teoria considerava-se a cidade monocêntrica na existência de um único centro fixo e polarizador de todas as relações estabelecidas na cidade norte-americana, bem diferente do que se verifica no espaço urbano contemporâneo, que passa a



se fragmentar mediante o advento do automóvel e o avanço das técnicas, compilando na paisagem urbana novas formas espaciais, como será abordado adiante.

Sobre o processo de centralização e sua perda hegemônica, Alves (2011) destaca que:

este possui um caráter dialético, pois a partir dele é possível apreender a perenidade com qual se apresenta a área central diante da possibilidade do surgimento de novas centralidades, que poderão apresentar maior poder centralizador que a própria área central, em decorrência da presença de fixos e, conseqüentemente, atração de fluxos variados. A ocorrência e a intensidade dessas transformações na estrutura urbana apresentam-se diretamente relacionada com o grau de expansão econômica, demográfica e espacial da cidade, bem como ocorrem no âmbito social, político e cultural (ALVES, 2011, p.58).

Assim, verifica-se que a concentração de atividades não é restrita e nem se apresenta como homogênea na área central. Isso porque, além dela, existem diferentes locais onde a concentração do comércio varejista e de serviços também podem se reproduzir, em função das consecutivas mudanças que alicerçam cotidianamente o espaço urbano, como o avanço das técnicas e a disseminação do automóvel, por exemplo, causando transformações com ritmos e fluxos cambiantes e, em alguns casos, ainda mais complexos dependendo do tipo de estrutura comercial instalada.

Sobre essas transformações, Corrêa (2000) destaca que nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, como reflexo e condição do desenvolvimento capitalista, a área central continuou sofrendo mudanças a partir da ocorrência do processo de descentralização, como foi observado em inúmeras cidades norte-americanas após a década de 1920. No caso brasileiro, por sua vez, ocorreu a partir da década de 1940 nas metrópoles e, após a década de 1970, nas cidades médias. Tal feito tem contribuído para que ocorra uma redefinição na forma espacial das cidades, tanto na qualidade e na quantidade de áreas classificadas como centrais, dotadas de infraestrutura e responsável pela potencialidade de funções agregadas a esses novos espaços.

A descentralização dos equipamentos terciários trouxe profunda modificação nos deslocamentos diários da população que deixou de ser exclusivamente periferia para a Área Central e vice-versa, estabelecendo-se em várias direções. Além disso, a área de influência exercida por essas centralidades resultou na criação de eixos de circulação, provocando intenso dinamismo entre um ponto e outro da cidade e alterando a organização do espaço interno da cidade a partir das facilidades de fluxo entre seus vários setores. Nesse movimento, muitas



atividades se somam à construção de novas habitações, fazendo com que ocorresse a expansão da cidade e, conseqüentemente, de novas centralidades. Sobre o processo de descentralização, Corrêa (2005) classificou como:

[...] uma medida, espontânea ou planejada, visando diminuir a excessiva centralização, causadora de deseconomias de aglomeração, tais como: I) aumento constante do valor da terra; II) congestionamento e alto custo do sistema de transportes; III) dificuldade de obtenção de espaço para expansão; IV) restrições legais implicando na ausência do controle do espaço; e V) ausência ou perda de amenidades, afetando a criação de novas atividades (CORRÊA, 2005, p.88).

Villaça (2001), por sua vez, atribui o processo de descentralização como causador da bipartição do espaço urbano constituindo-o em duas cidades separadas, cabendo à classe dominante escolher qual é o centro da cidade. Em linhas gerais, pensar a descentralização é pensar no surgimento de novas estruturas comerciais para além da área central. Tal raciocínio não quer dizer necessariamente que se tratam unicamente de novos centros, já que centro e centralidade não são sinônimos, apesar de sua relação intrínseca (SOUZA, 2009, p.61). São locais que surgem no espaço urbano, dotados de centralidades, que tornam estes espaços atrativos para determinadas atividades, compilando na paisagem múltiplas centralidades urbanas, entre as quais se destacam diferentes tipologias como subcentros e eixos comerciais.

## **1.2. Da expressão à materialização de novas centralidades urbanas**

Compreender as transformações que regem o espaço urbano envolve um esforço analítico de grande importância. Nesse movimento, elementos inerentes como o tempo e o espaço contribuem na materialização de processos e formas que muitas vezes alteram a dinâmica da cidade de acordo com os interesses de diferentes agentes produtores da cidade.

Entre essas mudanças, destaca-se o centro, compreendido até a década de 1970 nas cidades brasileiras como único, monopolizador e concentrador das atividades de comércio e de serviços, seguindo o modelo centro-periferia de urbanização (Sposito, 1998, p. 94). De acordo com a mesma autora, esse mesmo centro é um ponto tanto de convergência quanto de divergência no espaço urbano, pois para ele se dirigem inúmeras atividades e também dele se originam interações com outras localidades das cidades, principalmente em função da divisão social do trabalho. A partir dela, o território se fragmenta e em cada um desses espaços



se organizam grupos sociais de acordo com a classe social que lhes pertencem, levando à consequente dispersão da população pelo espaço urbano.

Nesse sentido, a escala que passa a se estabelecer no espaço urbano se sobrepõe àquela que antes o caracterizava: baixo grau de áreas edificadas, baixa densidade populacional, curtos deslocamentos, etc. Com o avanço das técnicas, ocorre uma alteração dessa escala, na qual o pedestre é substituído pelo automóvel, tornando ainda maiores as distâncias percorridas na cidade. Assim, "a população necessita de uma infraestrutura comercial que se adeque às necessidades e desejos de consumo" (SOUZA, 2009, p. 62), fazendo com que exista uma concentração de atividades terciárias para além das áreas centrais e ocorra a dispersão de novos espaços dotados de centralidades.

De acordo com Sposito (1998) essas novas centralidades se diferenciam daquela observada pelo centro principal em função de quatro dinâmicas, a saber:

I) As novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional, o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e da relação centro-periferia. II) A rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive, através das formas flexíveis de produção, impõe mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede. III) A redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, considerando-se o impacto das transformações atuais e de sua ocorrência não apenas nas metrópoles e cidades grandes, mas também em cidades de porte médio. IV) A difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços. (SPOSITO, 1998, p. 28).

Com base nas reflexões de Sposito (1998), é possível observar que o surgimento de novas centralidades não se resume aos espaços metropolitanos, nem tampouco se caracteriza como um processo recente. Assim, é imperceptível não pensar o surgimento desses espaços sem levar em consideração os interesses daqueles que sempre estiveram ancorados na produção e na materialização da cidade como os proprietários fundiários e promotores imobiliários, que veem através desse processo a possibilidade de aumentar o potencial de atração de suas áreas a partir dos novos usos do solo que, assertivamente, lhes renderão maiores proventos. Um outro fator que contribuiu para o surgimento das novas centralidades



no espaço urbano foi a disseminação do automóvel, que tornou ainda mais acessível o deslocamento de pessoas para realizar suas compras em outros locais além do centro principal.

A partir da disseminação do automóvel, o centro da cidade foi colocado em questão pelos habitantes da metrópole [...], o centro se pulverizou, provocando uma reorganização da cidade, com o surgimento de centros especializados – de compras, de decisão, financeiro. A proximidade entre diferentes atividades do chamado setor terciário no centro da cidade deixa de ser necessária (ao menos para uma parte da população urbana), já que é o automóvel que as aproxima e não mais a calçada. Além disso, a rede de transportes de massa permitiu que o periférico se aproximasse do que é central (qualquer centro) em questão de minutos (PINTAUDI, 1999, p.156).

A partir da reflexão da autora, torna-se ambígua as relações que se estabelecem (inclusive complementares) quando nos referimos ao centro e às novas ou simplesmente [diferentes] centralidades que surgem no espaço urbano. De forma geral, quanto maior for o acúmulo de fixos existentes no centro, maior será a capacidade que este terá de organizar os fluxos que dele convergem e divergem e igualmente possibilitará uma organização desses fluxos em uma maior área. Por outro lado, quanto mais acentuado se apresentarem os fluxos que convergem e divergem a partir de um centro, maiores serão as amenidades [oriundas dos investimentos] que se originarão a partir dele, o que por sua vez, reforça sua centralidade no espaço intraurbano.

De acordo com Tourinho (2006), não se trata de uma típica existência de áreas que se apresentam como novas centralidades, mas de áreas que se tornam centralidades.

Estas [centralidades], a princípio, não deveriam chamar-se “novas centralidades”, uma vez que não há “velhas centralidades”. Por tratar-se a centralidade de uma noção existente sobre um fato físico, o correto seria chamar de novo ou velho ao fato propriamente dito e não a noção que se tem sobre ele. O que existem são “novas áreas” de centralidade e novos sistemas de produzir centralidade frente a uma sistemática tradicional de produção de centralidade associada a uma determinada forma física da cidade que era depositária dessa centralidade, o Centro da cidade. Este, de fato, não é uma velha centralidade, ele é simplesmente “o Centro” (TOURINHO, 2004, p. 397).

Compreendida as colocações da autora, ainda assim, é válida a utilização da expressão “novas centralidades”, uma vez que o conteúdo por elas expressadas no espaço urbano reproduzem diferentes papéis quando comparados àqueles exercidos pelo centro tradicional,



além das formas com as quais se materializam essas novas centralidades, podendo se cristalizar em uma avenida (eixo comercial) ou em subcentros (localizados em outros bairros da cidade).

De acordo com Souza (2009, p.63), "os centros das cidades brasileiras têm se tornado áreas para o comércio popular, com muitos ambulantes, mas também local de concentração dos serviços de gestão e negócios". Ao passo em que nas novas centralidades, por vezes, concentram-se atividades especializadas para uma determinada classe, não apenas reproduzindo o que é oferecido pela área central, por isso podem ser chamadas de novas centralidades, em razão do conteúdo e da temporalidade que delas se apresentam.

Retomando às considerações de Tourinho (2004), é importante destacar um aspecto curioso que envolve essas novas centralidades ao mencionar que na cidade contemporânea – não todas, claramente –, "o Centro e a centralidade hoje já não caminham mais juntos de forma indiferenciada" (TOURINHO, 2004, p.395) como eram abordados em inúmeros estudos e análises geográficas, sociológicas e urbanísticas produzidas durante o século XX. Sendo assim, a autora coloca em evidência a relação dual entre estes dois conceitos.

A relação constante entre centro e centralidade passa a ser refutada pela autora numa análise a partir dos 1970 nas cidades brasileiras e torna-se possível falar em "centralidade sem centro" baseando-se em um processo de "desfabricação do centro"<sup>3</sup>. Assim, falar de "centralidade sem centro" não envolve necessariamente a existência de um processo, um conteúdo (a centralidade) sem a forma (o centro). Longe disso, tal expressão significa que a centralidade pode e também se expressa em outras formas espaciais, como nos eixos comerciais e de serviços especializados, por exemplo.

Em outras palavras, a centralidade pode se manifestar no não-centro, sem que esta nova área de concentração de equipamentos comerciais e de serviços da cidade seja o Centro. [Assim], a centralidade não se trata unicamente de uma característica física; mas a somatória de atributos que beneficiam o Centro, fazendo com que existam no espaço urbano, portanto, as novas centralidades (TOURINHO, 2004, 391).

Em linhas gerais, a centralidade pode variar quanto a sua morfologia, podendo existir no espaço urbano centralidades que se expressam em eixos – fazendo com que se tornem,

---

<sup>3</sup> Na escolha de utilizar-se deste adjetivo "desfabricação", entende-se que se trata de uma ruptura da função que outrora compunha os pilares do tradicional centro da cidade. No entanto, compreende-se que, na atualidade, o centro principal tem se apresentado com uma nova roupagem, isto é, atendendo, em sua grande maioria, populações que buscam este espaço da cidade para consumir a preço mais barato, caracterizando-se como um centro popular, o que se resulta em uma análise de que este espaço se encontra em processo de requalificação.



portanto, eixos comerciais –, ao longo de vias de transporte, em centros que se distribuem em áreas – tornando-se subcentros, como aparece na tipologia de Berry (1968), assim como em shoppings centers<sup>4</sup>. As novas centralidades também podem variar em relação à forma de sua produção: “podemos ter centros não-planejados, produzidos pelas ações de inúmeros agentes ao longo de um período de tempo ou podemos ter centros planejados, produzidos pela ação de um ou vários agentes, ao longo de um período mais curto, como são os casos dos shoppings centers” (SILVA, 190, 2015). Ou seja, independentemente de quais forem às características que envolvam a materialização de um centro, a existência deste se circunscreve como condição e produto social fundamental para que a centralidade em diferentes áreas se manifeste.

### **1.2.1. Subcentros e eixos comerciais**

Com o acelerado crescimento espacial da cidade, resultante do aperfeiçoamento das técnicas, sendo o automóvel um desses elementos, tornou-se comum a partir dos anos 1970 a presença da centralidade em outras áreas da cidade, observada inicialmente nas metrópoles e nas cidades médias brasileiras nas décadas seguintes. Em alguns casos, apesar de não herdarem a mesma forma espacial, exercem centralidade, mediante a presença de fluxos e dos fixos que gradualmente vão moldando esses novos espaços.

Tomando como referência os estudos já realizados em inúmeras cidades brasileiras que buscaram contribuir teoricamente para o tema em questão por autores como Duarte (1974), Sposito (1991), Villaça (2001), apresentam-se a seguir alguns exemplos de centralidades comuns em cidades brasileiras: subcentros e eixos comerciais.

Subcentros, de acordo com Villaça (2001), trazem a implícita ideia de que ele esteja abaixo do centro, logo após, em uma hierarquia (SOUZA, 2009, p.64). Todavia, essa centralidade apresenta-se como característica de uma réplica do centro principal, concorrendo em partes com este, sem se igualar. Desse modo, o subcentro atende uma parte da cidade, ao passo em que cabe ao centro principal cumprir o papel de atender toda a cidade (VILLAÇA, 2001, p.44).

---

<sup>4</sup> Nestes a forma e o conteúdo que se expressam no espaço urbano coadunam com a atuação de promotores imobiliários fazendo com que seja fortalecida a ocorrência de fenômenos urbanos, como a segregação socioespacial e, em alguns casos, podendo levar a fragmentação socioespacial, em razão do elevado preço do uso do solo, materializando tanto a seletividade quanto a sazonalidade de classes sociais nesta área.



O bairro Brás, considerado um dos mais antigos da cidade de São Paulo, e reconhecido como um dos maiores centros comerciais da América Latina, configura-se como um dos exemplos mais emblemáticos para exemplificar um subcentro. A criação do bairro, na década de 1910, teve como influência a proximidade com a estação ferroviária, através da qual desencadeavam-se fluxos de passageiros e trabalhadores constantemente; tal fato, ao longo das décadas seguintes, fez com que o bairro atingisse uma importância muito significativa ao ponto de muitos serviços e diferentes comércios se instalarem localmente, e ser reconhecida pela população local a inviabilidade de se realizar deslocamentos até o centro principal de São Paulo como se fazia antigamente, por consequência do longo tempo e distância necessários.

Assim como o memorável exemplo do subcentro Brás, também surgiram outros como na cidade no Rio de Janeiro: Praça Saens Peña, em Copacabana, Méier, Tijuca; o Barreiro, em Belo Horizonte e também o subcentro de Navegantes, em Porto Alegre. Apesar de o surgimento ter ocorrido durante a primeira metade do século XX, foi somente após da década de 1970 que os subcentros atingiram seu apogeu, assim como foram objeto de estudo e classificados como tal por muitos pesquisadores e estudiosos (VILLAÇA, 2001, 121).

Para Sposito (1991), os subcentros podem ser caracterizados como

áreas onde se alocam atividades similares àquelas localizadas no centro principal, com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor, e com menor incidência de atividades especializadas. Essas atividades, voltadas para um público mais restrito, funcional ou economicamente (como, por exemplo, livrarias especializadas, galerias de arte, oficinas de confecção de calçados sob medida, etc.), estavam localizadas no centro principal; a partir da década de 80, estas atividades têm procurado novas localizações em função do aumento do preço da terra no centro e porque o público ao qual se destinam já não circula com tanta frequência nessa área (SPOSITO, 1991, p.10).

Duarte (1974), por sua vez, utiliza a terminologia “centros funcionais” para classificar os subcentros comerciais e de serviços. De acordo com o autor, essas áreas da cidade se caracterizam pela organização de estabelecimentos terciários que exercem poder de polarização, devido aos produtos e serviços nelas oferecidas. No entanto, tais elementos somente poderão vir a ocorrer a depender do tipo de comércio que é realizado no local. Assim, além da diversidade de estabelecimentos, é importante que se analise o conteúdo que envolve as atividades nesses subcentros, visando qualificar o grau de funcionalidade existente.



Deste modo, são enumeradas pelo autor as atividades que devem ocorrer em um local para que este possa ser classificado como um subcentro, uma vez que uma das suas principais características se apresenta a partir da multiplicidade de funções. Entre as atividades, destacam-se: atividade comercial múltipla e especializada; serviços financeiros, como bancos, agências de financiamentos e investimentos; serviços profissionais superiores, como consultórios médicos, escritórios de advocacia e contabilidade; serviços culturais e recreativos, além de serviços de transportes e comunicação, o que permite a facilidade do acesso.

Entende-se, portanto, que um bairro ou um conjunto de bairros vizinhos que apresentam uma estrutura terciária bastante desenvolvida e requerida pela população local e adjacências no atendimento e oferta de serviços e comércios que sirvam de maneira satisfatória ao consumidor – sem que este tenha que se deslocar até o centro principal –, podem ser considerados subcentros em um espaço urbano.

Além dos subcentros, classificados como uma das formas espaciais existentes nas metrópoles brasileiras e cidades médias nas décadas seguintes, considerou-se também como exemplos de centralidades urbanas os eixos comerciais especializados, objeto principal de análise neste trabalho. É importante destacar que, entre as categorias de análise das novas centralidades, os eixos comerciais encontram-se entre as menos estudadas pela Geografia Urbana brasileira. Com exceção de alguns trabalhos realizados, com distinção da análise de Souza (2009) para Uberlândia (MG), além de trabalhos mais recentes como Muniz (2016) para Serra – ES; Motter (2016) para Chapecó – SC; Batista (2019) para Campina Grande – PB; etc.

Para Duarte (1974) os eixos comerciais são:

ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se deslocam de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes (DUARTE, 1974, p.86).

Como resultado da expansão do tecido urbano, os eixos comerciais já não correspondiam unicamente como vias comuns de circulação do transporte rodoviário. Mais que isso. Como aponta Souza (2009, p.66), esses espaços que inicialmente começaram a se constituir a partir dos deslocamentos de atividades centrais para as vias de grande circulação de veículos, passaram gradualmente a se constituir como amenidades no espaço urbano, como resultado de apropriação do ambiente urbano às necessidades do capitalismo, produzindo e reproduzindo conteúdos que o tornam cada vez mais dinâmico com o passar dos anos.



Para Sposito (1991), estas centralidades [leia-se eixos comerciais] se configuram como desdobramentos do centro principal e dos subcentros, pois não são contínuos a estas áreas e caracterizam-se, em grande medida, pela diversidade de concentração de atividades especializadas que elas apresentam, fazendo com que ocorra a seleção do seu público alvo.

Proudfoot (1958) ao analisar a estrutura varejista de cidades norte-americanas, constatou 5 tipologias que caracterizavam a metrópole estadunidense: I) o distrito central de negócios (CBD), como já citado anteriormente, II) o centro de negócios periféricos, III) a rua comercial de bairro, IV) os *clusters* de lojas isolados, e V) as vias principais de negócios. Este último, especialmente, foi o que mais se aproximou do conteúdo acerca dos eixos comerciais. Na análise realizada pelo autor, dois atributos circunscrevem a forma e o processo desta centralidade: o de constituir uma rua comercial e de negócios – caracterizada pela existência de comércio que, em partes, exigem um grande espaço físico – e o de se caracterizar como importante artéria de tráfego – interligando, geralmente, o centro e as áreas residenciais.

O estudo, apesar de favorecer uma análise espacial que remonta unicamente às cidades norte-americanas, ainda assim, contribui expressivamente para entender a centralidade exercida pelos eixos comerciais. Isso porque, assim como o tecido urbano se expande mediante às consecutivas transformações que produzem o espaço urbano, as avenidas também passam a apresentar um conteúdo diferenciado que se apresenta muito além de uma comum circulação de veículos e pessoas. Essas avenidas, por ligarem diferentes pontos da cidade, obtêm grande importância na cidade à medida em que se aproveitam desses fluxos de cidadãos e promovem, via agentes produtores do espaço urbano (Corrêa, 2005) a criação de atividades comerciais e de serviços.

A origem dos eixos comerciais, de acordo com a análise de Motter (2016),

É condicionada pela grande quantidade de funções comerciais que buscam essa localização, em razão de sua acessibilidade em relação ao conjunto da cidade. Existem nestes locais desde atividades de uso infrequente, originando as atividades especializadas –, até atividades de uso comum, como galerias comerciais, bancos, lotéricas, filiais e franquias de hipermercados e serviços de alimentação, etc (MOTTER, 2016, p.121).

Planejados, como é o caso de muitas cidades, ou não, os eixos comerciais são, primeiramente, eixos viários. No entanto, em razão dos processos espaciais que produzem o espaço urbano, tornam-se comerciais, assegurando uma dinâmica particular à área do seu entorno, podendo os bairros adjacentes sofrer constantes processos de (re)estruturação.



## 2. ESPAÇO E TEMPO: a formação socioespacial de Uberlândia (MG)

*“A forma dos lotes de uma cidade, a sua formação, a sua evolução, representam a longa história da propriedade urbana e a história de classes” (ROSSI, 1977, p.53).*

O presente capítulo tem como objetivo apresentar e analisar uma incursão ao passado, destacando os principais aspectos relacionados ao processo de urbanização de Uberlândia (MG). Para isso, realizou-se um breve resgate histórico de sua evolução urbana e de seus aspectos locais, com destaque ao desenvolvimento e expansão das atividades comerciais e de serviços ao longo das décadas. Na sequência será apresentada a formação da área central de Uberlândia a partir de análises dos planos urbanísticos elaborados durante o século XX, além de discutir quais foram os agentes responsáveis pela estruturação do espaço intraurbano da cidade. De forma paralela, também será recorrida à história para retratar sobre a importância que a ferrovia Mogiana representou para o desenvolvimento econômico e social do município seguido dos desdobramentos que desta se resultaram. Por último, analisam-se processos e espacialidades que imprimem novas formas de expressão da centralidade em Uberlândia, especialmente a partir dos anos 1970, período de intensas transformações na escala intraurbana, fazendo emergir novos espaços de consumo na cidade, como subcentros, eixos comerciais e shopping centers, resultantes de um caráter dinâmico e que circunscrevem a produção do espaço uberlandense.

### 2.1. Do sertão da Farinha Podre à formação de Uberabinha

O núcleo urbano que em meados do século XIX era considerado como uma das “Bocas do Sertão” espalhadas pelo território brasileiro, foi rapidamente transformado em um importante centro urbano. Sua gênese, ligada à importante atividade comercial, é histórica e nos remete ao período em que esta cidade era tida como ponto de passagem, facilitando a ligação entre o Centro-Oeste e o litoral paulista e carioca. Estamos nos referindo à cidade de Uberlândia (Mapa 01), localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, estado de Minas Gerais, importante não somente para a região em que se encontra inserida, como também em nível nacional.

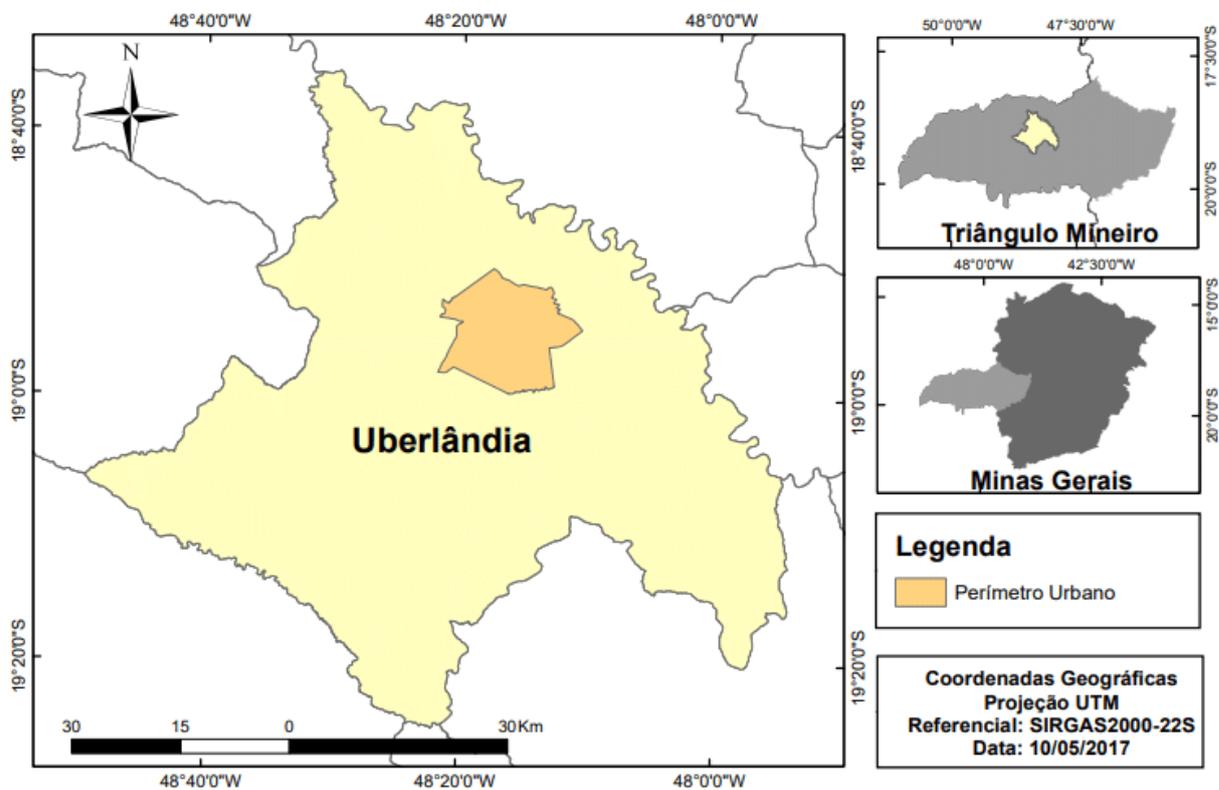
Uberlândia, Minas Gerais, é, atualmente, a segunda maior cidade deste estado, com uma população estimada em aproximadamente 700.000 habitantes (IBGE, 2020). Além disso,



é considerada como o maior centro atacadista-distribuidor da América Latina, fato este que contribui para que a cidade ocupe a 22ª posição no ranking dos maiores PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, tendo como destaque o setor de serviços, do agronegócio, além do polo regional em educação com inúmeras instituições públicas e privadas e do Distrito Industrial com grandes indústrias de diversos setores, distribuídas na cidade.

No entanto, para alcançar esses números, alguns fatores foram fundamentais, como a chegada da ferrovia, no final do século XIX, das rodovias, nas décadas seguintes, a modernização das técnicas utilizadas na agricultura da região, além da memorável construção de Brasília no “planalto central brasileiro”.

**Mapa 01:** Localização de Uberlândia (MG) e a Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba



**Fonte:** LEITE (2017)

A região do Triângulo Mineiro<sup>5</sup>, onde Uberlândia encontra-se localizada, constituía-se como um “ponto de passagem”, como já descrito, uma vez que se situa entre o estado de São Paulo e os estados de Goiás e Mato Grosso. Sua importância ganhou notoriedade após a escassez de metais preciosos na região Central de Minas Gerais no século XVIII, fazendo com que fosse incentivada a procura por outras áreas auríferas no estado. Nessa corrida ao ouro,

<sup>5</sup> A denominação Triângulo Mineiro somente ocorreu em 1882. Anterior a esse período, a região era chamada “Sertão da Farinha Podre”.



foram descobertos vários povoados, como é o caso de Desemboque (Sacramento), considerado por historiadores como um dos primeiros povoamentos do Triângulo Mineiro.

O entroncamento favorecido pela multiplicidade de rotas na região contribuiu para o surgimento da atividade comercial, ainda durante o século XVIII, fortalecida pelas necessidades existentes dos tropeiros que atravessavam a região que, durante as trocas realizadas entre as províncias que, de acordo com Bessa (2007), “eram inicialmente quase unidirecionais, por ocasião da atividade mineradora e, posteriormente, complexificadas pela inserção mercantil dos produtos alimentares” (BESSA, 2007, p.98). Esse comércio se fortalecia gradualmente através das atividades agropecuárias que se materializavam na região e, pela proximidade com a província de São Paulo, requeriam desta vários produtos como sal, querosene, ferramentas, etc., ao passo em que fornecia para esses mercados grande parte da produção.

Foi nesse movimento de trocas realizado a partir do século XVII que o Triângulo Mineiro adquiriu sua principal característica: a função de entreposto comercial. Todavia, como aponta Brandão (1989), o século seguinte foi marcado por uma série de estagnações, justificadas em sua grande maioria pelo encolhimento do mercado interno atrelado ao esvaziamento de inúmeras minas de ouro nos povoados ligados a esta atividade. Por essas razões, o transporte inter-regional, outrora realizado frequentemente, também foi impactado, tornando ainda menos presente o estabelecimento de trocas comerciais entre os arraiais espalhados na região do Triângulo Mineiro. Com exceção do Arraial Farinha Podre (Uberaba), que se beneficiava de sua posição geográfica favorável e de sua articulação, singularizando-se como ponto de convergência dos fluxos do mercado vizinho (São Paulo).

Como registra Souza (2009),

De um lado, os arraiais que se mantiveram na região mesmo com a obsolescência da atividade mineradora passaram a praticar a lavoura de subsistência e pecuária extensiva, que não exigiam grandes contingentes de mão de obra. De outro, foram surgindo outros arraiais mediante a diáspora dos “geralistas”, que com suas famílias se deslocavam em busca de áreas cultiváveis – que incluía a região do Oeste Mineiro – já que estas não mais existiam na região do entorno de Ouro Preto (SOUZA, 2009, p.89).

Somadas a busca por terras cultiváveis, “vazias” e com a possibilidade de um desenvolvimento promissor, abandonadas pelos índios caiapós – através da notícia de que em 1807 haviam migrado em direção a Goiás e Mato Grosso (TEIXEIRA, 1970, p.8) –, desponta a figura de João Pereira da Rocha, originário de Paraopeba (MG), que tomou posse de terras



devolutas próximas à aldeia de Santana (atualmente, município de Indianópolis, vizinho de Uberlândia), as quais receberam a denominação de fazenda de São Francisco. Além dessas terras, o sertanista seguiu explorando as terras da região, empossando-lhe delas, até que em 29 de junho de 1818 alcançaram uma área de confluência de um córrego, o qual denominou de São Pedro, em homenagem ao santo do dia, iniciando-se a partir deste dia a demarcação das glebas marcadas, e resultando no reconhecimento legal em 1821 como a Sesmaria de São Francisco, a qual mais tarde constituiria o sítio de Uberlândia (TEIXEIRA, 1970, p.10-11).

Nas décadas seguintes outras figuras memoráveis chegavam à região em busca de terras, as quais naquele momento já pertenciam ao sertanista João Pereira da Rocha. Entre essas figuras, destacava-se Felisberto Carrejo, responsável pela compra de parte da fazenda de João Pereira da Rocha. Na condição de professor, Felisberto exercia muita influência na região, tornando sua fazenda ponto de convergência para muitas famílias que, anos mais tarde, resultaria na formação do Arraial de São Sebastião da Barra de São Pedro de Uberabinha que, de acordo com Soares (1988), em pouco tempo já contava com mais de 20 famílias. Neste contexto, foram muitas construções realizadas por Felisberto Carrejo, sendo uma delas a primeira escola do povoado, além da construção de uma capela, uma vez que a igreja mais próxima se localizava em Aldeia de Santana (Indianópolis).

Assim, pouco a pouco o arraial foi se estruturando a ponto de Felisberto Carrejo ampliar suas terras comprando cem alqueires de terra da fazendeira Francisca Alves Rabelo, viúva de João Pereira da Rocha. Um ano antes da conclusão dessas obras, em 21 de maio de 1852, o arraial havia sido elevado à condição de distrito, denominado São Pedro de Uberabinha e pertencente ao município de Uberaba. Anos mais tarde, em 1857, o distrito foi elevado à condição de freguesia, ao mesmo tempo em que, a partir da porção de terras pertencentes ao patrimônio da igreja, foram distribuídas em 52 lotes dentro do perímetro urbano.

De acordo com Teixeira (1970), neste período a área contava com mais de 40 residências e uma população aproximada de 150 habitantes, além dos primeiros estabelecimentos comerciais, representados pelas

[...] vendas de gêneros alimentícios, tecidos de algodão grosso, chita de \$500 o metro, baeta vermelha para forro de ponche e cueiros, botinas de mateiro ou vaqueta a \$800 o par, tachos de cobre para limpar açúcar ou fazer sabão, fornos de ferro para torrar farinha, panelas de ferro e pratos de folha (ainda não havia o ferro esmaltado), sal de cozinhar, marmeladas em caixeta de madeira e vinho Ramos Pinto, para resguardo de parturientes, sal



de cozinha, óleo de rícino, canela e erva doce; com esses artigos de primeira ordem, para pagamento de impostos no conceito público (TEIXEIRA, 1970, p.30).

Um fato de grande importância para a permanência da expansão do sítio urbano foi a doação de 12 alqueires de terras ao Patrimônio de Nossa Senhora da Abadia por José Machado Rodrigues, em 1883, cujas terras estavam situadas à margem esquerda do córrego de São Pedro foram ocupadas principalmente pelos trabalhadores negros que, após a abolição, conseguiram concessões do patrimônio para erigir suas moradias, originando um bairro denominado Patrimônio da Abadia – atual Patrimônio (Figura 01).

**Figura 01:** Planta do Patrimônio da Matriz de São Pedro de Uberabinha (século XIX)



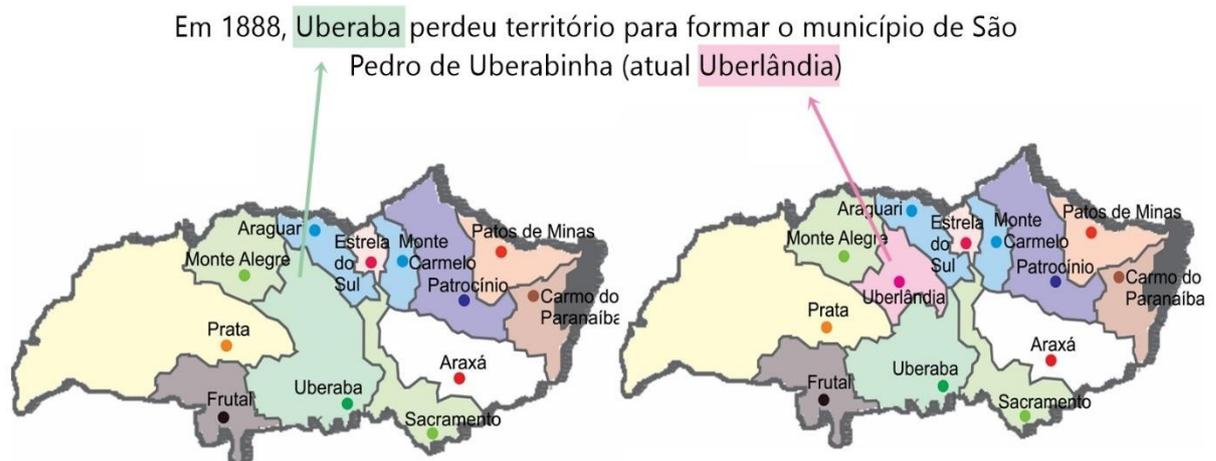
**Fonte:** Revista de Uberlândia (1940) editado por Costa (2018)

O crescimento do povoado foi tão notável que, passados cinco anos, em 1888, Uberabinha apresentava uma população estimada de 14 mil habitantes e infraestruturas representadas por alguns equipamentos públicos, como escola, correios e cemitério, além de serviços de manutenção, como oficinas de ferreiro, serrarias e engenhos de cana já instalados (SOARES, 1988, p.28).



Desta maneira, já no final do século XIX, o distrito de São Pedro de Uberabinha já aspirava a sua emancipação. É importante considerar que a fisiologia de Uberabinha há muito assentava-se nestes primitivos interesses econômicos, financeiros e religiosos que imprimiram no território urbano a sua geografia e que se apresentam até a atualidade. Nesse sentido, com a presença dessas condições sociais e econômicas possibilitou que o distrito de São Pedro de Uberabinha juntamente com a Freguesia de Santa Maria, foram erguidos à categoria de município em 31 de agosto de 1888, colocando fim na dependência à Uberaba e assegurando a expansão dos limites do novo município, conforme ilustrado na Figura 02.

**Figura 02:** Uberlândia (Uberabinha) em 1888 após emancipação de Uberaba (MG)



**Fonte:** Pedro Coutinho (2020).

Assim, logo após a emancipação de Uberabinha, observou-se um acentuado desenvolvimento e expansão urbana do tecido urbano – apesar de “pequeno” – que se estabelecia. Nessa direção, além de um marco para o município, também são verificados movimentos de estratificação socioespacial, como registra Alves (2011), da população de menor poder aquisitivo da área central e do núcleo de habitação, que recebeu a denominação de Fundinho<sup>6</sup>, a fim de que pudessem ser instalados novos equipamentos urbanos, dentre eles, novas atividades comerciais e de serviços, criando a necessidade de elaboração de um plano de intervenção urbana da então Uberabinha<sup>7</sup>, como será visto adiante.

<sup>6</sup> Esse núcleo de habitação, à medida em que se instalavam atividades comerciais, foi durante muito tempo considerado como o centro comercial de Uberlândia.

<sup>7</sup> Pela Lei Estadual nº 1.128, de 19 de outubro de 1929, a cidade passou a chamar-se Uberlândia, denominação que permanece até os tempos atuais.



## 2.2. Cidade Velha e Cidade Nova: transformações socioespaciais de Uberlândia entre os séculos XIX, XX e XXI

As primeiras ruas e edificações de Uberlândia estão em um bairro conhecido hoje por "Fundinho". Este sítio nos coloca diante de uma cidade na qual todas as ruas convergiam para o Largo da Matriz. Esta observação nos faz compreender o valor que a sociedade atribuía aos símbolos religiosos, especificamente os católicos, pois, à medida em que todas as ruas começavam, terminavam, ou cruzavam o espaço da religiosidade, podemos compreender que esses ritos exerciam em seu cotidiano.

Por vários anos o Fundinho centralizou as principais atividades de comércio e serviços da jovial cidade de Uberabinha (atual Uberlândia), apesar de limitações no tocante à expansão. Segundo Attux (2001), a morfologia urbana que se estabelecia no espaço urbano era natural, ausente de qualquer planejamento arquitetônico. As ruas eram estreitas e tortuosas, além de construções precárias. Todavia, os discursos eram enfáticos quando se referiam às possibilidades de progresso da cidade. Soares (1995, p. 116), complementa apontando que "as elites locais buscavam urgentemente reverter essa situação, já que se tinha a ideia de transformar essa paisagem de Uberabinha em busca de possibilidades de acumulação do capital e dinamizar o tão sonhado progresso", afirma.

Não obstante, essas elites já observando o crescimento vertiginoso que se verificava no final do século XIX em Uberabinha, concluíram que para a região acelerar seu desenvolvimento era necessário carregar como símbolo a busca incessante pela modernidade. E modernidade para este período em questão, traduzia-se pelo aparato das de ferrovias, o que levou os agentes locais seguirem adiante com o objetivo de alcançar esse paradigma. É somente a partir deste propósito que as ferrovias são estendidas às cidades "Boca de Sertão"<sup>8</sup> entre o final do século XIX e início do XX, pois já não se concebia que permanecessem servindo como lugar de pousos de tropeiros ou entroncamentos de caminhos.

Em síntese, o que pode ser visto é que essas aspirações serviram de fundamentos para que as elites políticas locais de Uberabinha (atual Uberlândia) se organizassem para enviar algum representante à Campinas (SP) com o objetivo de convencer o presidente da Companhia Mogiana a adotar um novo traçado da ferrovia, contemplando o núcleo urbano em questão.

---

<sup>8</sup> De acordo com Sátyro (2017, p.15) "Bocas de Sertão" eram cidades que já apresentavam considerável dinâmica comercial em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas (...) cidades que no início do século XX revelam grande importância na ainda escassa rede urbana.



Na figura do Coronel Carneiro, foi apresentado ao presidente da Companhia Mogiana outra sugestão para o novo traçado da ferrovia, pois, entre os estudos que estavam sendo elaborados, Uberabinha estava excluída. As opções eram passar por Nova Ponte, Estrela do Sul e Monte Alegre, fato que nos vem sugerir que, na realidade, este município [Uberabinha] ainda não tinha expressão econômica no cenário regional. (LOPES, 2010, p. 34)

Dessa forma, munidas da proposta de um novo traçado, as elites locais conseguiram, após esta “visita” a Campinas, trazer até Uberlândia um engenheiro da Mogiana e convencê-lo a incluir o município no projeto da expansão da rede ferroviária. Pode-se considerar que este foi o primeiro grande passo para a construção da cidade que se pretendia.

Foi nesse contexto de ufania que, em 1895, foi instalada em Uberlândia uma estação ferroviária, impulsionando modificações significativas em seu espaço urbano. O núcleo urbano primário, que hoje corresponde ao bairro Fundinho, foi expandido iniciando-se ao que foi denominado de “cidade nova” (Figuras 03 e 04), onde o objetivo era que a visão da cidade refletisse a modernidade e ordem, em um espaço urbano simples e higienizado, que não se assimilasse ao velho Fundinho, antigo, de ruas estreitas e tortuosas.

**Figura 03:** Primeira estação de Uberabinha em 1910



**Fonte:** Ralph M. Giesbrecht (1910)

**Figura 04:** Segunda estação de Uberabinha em 1940



**Fonte:** Wanderley Duck (1940)

Prevendo o crescimento urbano de Uberlândia, deflagrado ao considerar a implantação da Estrada de Ferro Mogiana (1895), o antigo prefeito Alexandre Marquez (1908-1911) encomendou um plano de expansão urbanística. Esse plano consistia na ampliação do perímetro urbano a partir do antigo Núcleo Primaz de Uberabinha, ligando-o à Estação Ferroviária da Mogiana.

Junto com esse núcleo primário, a Mogiana representou um referencial para a expansão da cidade, em um traçado concebido por ela mesma (COCOZZA e OLIVEIRA, 2013, p.33), pois



norteou o crescimento desse município durante muitos anos. Além disso, esse traçado influenciou diretamente na morfologia intraurbana de Uberabinha, a qual foi moldada sobre duas áreas bem distintas, como assinala Sátyro (2017):

[...] a primeira, que corresponde ao Núcleo Primaz, com desenho irregular e que posteriormente se tornaria o Bairro Fundinho; e a segunda, em uma altitude maior, em que se inscreveu o traçado ortogonal. A cidade estava limitada por dois córregos da Bacia do Rio Uberabinha, ao sul e, ao norte, pela Ferrovia Mogiana (SÁTYRO, 2017, p.14).

Analisando a conformação do núcleo urbano de Uberabinha, são criadas novas áreas planejadas por um conjunto de cinco avenidas largas e arborizadas: Afonso Pena, Floriano Peixoto, Cipriano Del Fávero, João Pinheiro e Cesário Alvim, organizadas paralelamente e entrecortadas por oito vias transversais. Essa área situava-se entre o Fundinho e os bairros operários que estavam se constituindo. Essa área de expansão – que futuramente veio a lograr parte do bairro Centro –, de acordo com Alves (2011, p. 146), “tornava-se mais valorizado que o Fundinho, pois contava com uma nova estrutura urbana, com avenidas beneficiadas pelos serviços públicos básicos, como redes de água, esgoto [nas décadas seguintes], iluminação pública, calçamento, pavimentação das ruas”, entre outros.

Neste sentido, percebe-se que a partir da construção da estrada de ferro existiu, por parte das elites políticas, uma necessidade constante em delimitar e disciplinar o espaço urbano de Uberlândia, construindo-o de modo a sustentar o discurso de cidade progressista. Paradoxalmente, uma nova disposição urbanística voltada para a observação das linhas retas e ordenadas se apresenta (LOPES, 2010, p.93), revelando ser um espelho que reflete o discurso ufanista do progresso. Essas transformações são datadas pelo plano de expansão de Uberabinha desenvolvido em 1907 e trazia consigo uma nova concepção de ordenamento urbano. Assim, as alterações na estrutura interna da cidade, iniciadas desde o início do século XX, continuam a ocorrer ao longo das décadas, alterando a morfologia urbana que faz esculpir duas áreas bem distintas: “cidade velha” e “cidade nova”, já citada anteriormente.

Entre os novos edifícios construídos com o propósito de “embelezar” a cidade, pela sua importância arquitetônica, destaca-se o Paço Municipal (atual Museu Municipal) inaugurado em 11 de novembro de 1917, exprimindo, como atesta Soares (1995, p. 134), “a face da cidade progressista, ordeira e majestosa”, revelando, portanto, a dinâmica política e econômica das elites locais.

**Figuras 05 e 06:** Paço Municipal em 1933, Uberlândia (MG)

**Fonte:** Museu Virtual de Uberlândia (2016). Acesso em 27 de março de 2021.

Por conseguinte, os equipamentos urbanos que passaram a compor a “cidade nova” – para onde se deslocou uma série de atividades econômicas – alteraram de forma significativa a dinâmica da Área Central e dá início ao processo de descentralização e centralização do comércio varejista, de serviços e de lazer.

Em 1920, inicia-se a expansão de Uberlândia. Nesse período a cidade ainda não dispunha de infraestrutura suficiente para atender toda a demanda gerada, como destaca Alves (2011, p.149). Os principais agentes responsáveis por esta expansão foram os empresários das indústrias e proprietários de terras. Segundo Souza (2009, p. 114), “nesse período a principal atividade econômica da cidade eram as charqueadas”, destacando o frigorífico Ômega, localizado no bairro Patrimônio, “onde também viviam seus funcionários, em precárias condições, já que este bairro era considerado área periférica da cidade”, complementa. Outras indústrias também foram se instalando nas saídas da cidade, próximas à Mogiana, criando novas áreas e ampliando a cidade.

De acordo com Moura (2003, p.64), assim como o Patrimônio, outras vilas foram se desenvolvendo sem ações de planejamento e de infraestrutura básica, atestando a produção de um espaço fragmentado e estratificado, com áreas densamente povoadas. Dessa forma, constata-se que o surgimento da periferia de Uberlândia (MG) ocorreu muito cedo, em função do déficit habitacional que se verificava na cidade logo no início do seu crescimento.

Em síntese, assim como as duas primeiras décadas do século XX, o processo de formação da Área Central de Uberlândia e da expansão urbana continuou se acentuando, resultando na década de 1940 em um crescimento populacional que atingiu a marca de 40 mil habitantes (IBGE, 2014). Nesse período, a cidade apresentava uma área central razoavelmente



estruturada no perímetro entre as praças da Estação Mogiana (atual Sérgio Pacheco) e Antônio Carlos (atual Clarimundo Carneiro), nas avenidas Afonso Pena, João Pinheiro e Floriano Peixoto, locais cuja concentração do comércio varejista e atacadista se expressava, além dos serviços e lazer. Compunha, portanto, uma nova divisão territorial do trabalho circunscrita em uma nova área da cidade em detrimento do núcleo primário (Fundinho) da cidade.

Nesse período, paralelo ao crescimento populacional, em Uberlândia também foi ampliado o número de indústrias, como afirma Alves (2011, p.153), passando de 60 estabelecimentos que produziam segmentos agropecuários, além do aumento no número de estabelecimentos, sendo 55 atacadistas e 250 varejistas, afirma. De acordo com Bessa (2007, p.142), em função da expansão dessas atividades comerciais e industriais, ocorreu em pouco tempo o surgimento de agências bancárias, como o Banco do Brasil, de modo que, em 1946, já existiam no Triângulo Mineiro 6 matrizes e 46 agências distribuídas em toda a região, das quais 4 agências e uma matriz localizavam-se em Uberlândia.

Ao analisar o processo de expansão urbana de Uberlândia entre as décadas de 1930 e 1950, Soares (1988, p.40) destaca o poderio de dois agentes: a empresa imobiliária e o Estado, segundo a autora,

A empresa imobiliária elege áreas específicas de valorização no urbano. A primeira imobiliária, denominada Empresa Uberlandense de Imóveis, era de propriedade de um empresário, Tubal Vilela da Silva, que posteriormente, em 1950, elegeu-se prefeito da cidade. Em 16 anos, a partir de 1936, ela vendeu mais de 30.000 lotes e construiu aproximadamente 1.000 casas residenciais, aumentando consideravelmente a área suburbana da cidade. A empresa comercializava principalmente com a classe trabalhadora de baixa renda, financiando seus lotes em sua atuação, entretanto, privilegiou a classe dominante, seja por doações de terreno, por provimento de infraestrutura, ou por isenção de impostos para cada novo investimento. Esse comportamento resultou na produção de um espaço urbano multifacetado, com áreas urbanizadas entremeadas de espaços vazios, facilitando o processo de estratificação social e incentivando a especulação imobiliária (SOARES, 1988, p.40).

Com o advento do automóvel em território brasileiro, novas mudanças foram deflagradas em Uberlândia em um ritmo ainda maior, quando comparado às décadas anteriores. Entre os anos de 1950 e 1960, o crescimento demográfico de Uberlândia e a consecutiva abertura de loteamentos levaram a administração pública do município a reordenar o sistema viário, com o propósito de estabelecer um zoneamento e realocar vários



equipamentos urbanos. Esses projetos políticos e econômicos que visavam redimensionar o centro urbano renderam muitas críticas à Mogiana, justificada em função da sua localização na área central da cidade. De acordo com Lopes (2010),

Ao analisarmos no espaço urbano qual era o caminho percorrido pelos caminhões que vinham de São Paulo e Rio de Janeiro, rumo ao Brasil central, vamos perceber que a sua rota não permitia outra opção que não fosse passar por dentro da cidade. A rodovia simplesmente terminava no final de uma das principais avenidas da cidade, a Floriano Peixoto. O motorista tinha que atravessar todo o tecido urbano até conseguir, no outro extremo da cidade, alcançar novamente a rodovia. (LOPES, 2010, p.118)

Esse relato é bastante sugestivo, porque através deste projeto, no qual os caminhões circulariam pelo centro urbano, entende-se que os trilhos da Mogiana não estariam só cindindo o espaço urbano, mas estavam, principalmente, interrompendo a circulação de mercadorias e, conseqüentemente, prejudicava o crescimento do comércio na cidade que não parava de se expandir para todos os lados. Assim, observa-se a consolidação de uma cidade na metade do século XX fortemente caracterizada pelo impulso comercial. Além de constituir o principal local de encontro das pessoas, de concentração dos estabelecimentos comerciais e de serviços, como assinala Soares (1995), era na área central que se localizavam os prédios públicos e também privados que "se tornaram, ao longo do tempo, símbolos de Uberlândia e referência para os seus moradores", complementa a autora.

Paradoxalmente, além da expansão do tecido urbano, verificava-se também a expansão vertical (em menor escala) para outras áreas da cidade em detrimento da área central. Coube às áreas periféricas, portanto, o cumprimento junto ao poder público local o desenvolvimento alinhado ao crescimento que muito logrou à área central durante muitos anos. Nessas novas áreas, evidenciava-se a ocorrência do processo especulativo, bem como o surgimento de lojas de atendimento de primeiras necessidades, além de apresentar uma infraestrutura adequada e equipamentos públicos junto à população local, características diferentes de 30 anos atrás, quando viviam em condições de complexa insalubridade.

Todas essas considerações atestam que a Estação Ferroviária e sua malha na área central de Uberlândia tornaram um "entrave" frente à expansão da cidade e ao discurso das elites locais. Para estes, a Mogiana tornou-se somente um espaço físico de grandes dimensões, que estava localizado no centro da cidade, como assinala Lopes (2010), interrompendo que o progresso pairasse sobre Uberlândia promissora que se desejava.



Entre as justificativas que sustentavam e materializavam os discursos em defesa da retirada dos trilhos, Paula (2000) afirma que:

As elites locais defendiam a forte preferência pelo modal rodoviário, exaltando a vocação “natural” da cidade como entreposto e como liderança regional, fortalecendo-se por meio do comércio atacadista e passando a exercer influência catalisadora em toda a região do Brasil central, considerando a localização privilegiada de Uberlândia entre os grandes centros urbanos que ligavam o eixo Rio-São Paulo com a capital do país, Brasília. (PAULA, 2000, p.3)

Além da necessidade de expandir o modal rodoviário, as inquietações das elites políticas locais sustentavam-se pela necessidade de ampliar a “coesão” do espaço urbano em direção ao norte da Mogiana, a qual detinha uma conotação negativa aos imóveis que se encontravam abaixo da linha do trem.

Assim, em 1967, foi publicado pela imprensa local que a Mogiana mudaria a estação do centro da cidade, assegurando que essa providência não duraria mais do que um ano, o que na realidade não se concretizou. Apesar dos esforços, este foi um processo que se arrastou por longos anos e só ocorreu em 1970, depois da intervenção persistente do Deputado José Rosa da Silva, além da figura de Rondon Pacheco como político influente que era e que ocupava vários cargos tanto na esfera estadual quanto federal, além de ministros e amigos dos demais prefeitos de várias administrações que envidaram seus esforços através da ACIUB<sup>9</sup> (LOPES, 2010, p.155).

Realizados todos os esforços por parte dos agentes locais, com o objetivo de ampliar ainda mais sua participação rumo ao progresso local de Uberlândia, foi celebrado entre a Prefeitura Municipal de Uberlândia e a Companhia Mogiana em 19 de julho de 1969 a assinatura do contrato de mudança da estação. Nesse sentido, com a retirada dos trilhos e sua instalação para fora do perímetro urbano, redimensionam-se os hábitos, as relações dos habitantes que moravam dentro do espaço da Mogiana e nas suas imediações, assim como o cotidiano das pessoas que por ali circulavam ou trabalhavam no carregamento, transporte de mercadorias e passageiros, nos bares, restaurantes, lojas, armazéns e hotéis.

Apesar de não ocupar mais uma das partes centrais da cidade, a Estação Ferroviária ainda hoje carrega grandes significados na memória da população, pois muitos utilizavam esse

---

<sup>9</sup> Associação Comercial e Industrial de Uberlândia (ACIUB), criada em 15 de outubro de 1933 com o objetivo de desenvolvimento econômico integral de Uberlândia e do Triângulo Mineiro, além de defender os interesses da classe empresarial (ACIUB, 2021).



meio de transporte em muitas esferas de suas atividades cotidianas. O que se verifica, na verdade, é que o intuito estava respaldado na necessidade constante de “limpar” os espaços urbanos que, sob o ponto de vista das elites políticas, prejudicavam a população local. Todavia, cabe salientar que, por trás deste discurso, as autoridades buscavam disciplinar os espaços de acordo com os seus interesses, como na maioria das cidades tidas como “Bocas do Sertão”.

É dessa maneira que foram geradas especulações quanto à construção do que seria realizado naquela área. A infraestrutura que antes existia vem a revelar o que seria uma grande obra e deixaria uma nova a ser contada, considerando os anseios e desejos das elites ligadas à política local.

### **2.2.1. Dos trilhos ao asfalto: a remoção da Ferrovia Mogiana e o surgimento da Avenida João Naves de Ávila**

*Onde hoje passa o ônibus, antes passava o trem. O mesmo imóvel que abriga uma igreja evangélica já foi palco de uma das mais agitadas casas de show da cidade. E a antiga sede de um curtume, se tornou o shopping de maior movimento da cidade.*  
Correio de Uberlândia (2018)

O argumento de que o automóvel é preferível ao trem ou que o trem deve ser empregado exclusivamente no transporte de carga a longa distância, é clara tradução de uma ideologia a serviço da classe industrial da época (DEMARZO, 2020, p.11). Foi com base nesse discurso que a estrada de ferro Mogiana já não mais sustentava o adjetivo da modernidade entre os anos 1960 e 1970, num contexto de expansão urbana e de difusão do automóvel com o qual se apresentava a cidade de Uberlândia (MG). Simbolizando o atraso tecnológico, os trilhos da Mogiana passaram a ser severamente criticadas, justamente com outras construções que não se adequavam aos anseios ufanistas do progresso, conta Lopes (2010, p.118).

De modo singular, destaca-se o desenvolvimento da cidade a partir da década de 1970 em diante, pois, aliado à emergente integração do tecido urbano, em consonância com a área central da Uberlândia, difundia-se também em território nacional a indústria automobilística norteando a organização do espaço urbano. Pela conexão entre esses fatores, tornava-se indispensável a criação de novas áreas, em função do crescimento populacional acentuado com o qual se apresentava Uberlândia. Os trilhos, então, começaram a ser substituídos pelo asfalto com a construção de uma avenida monumental que ligaria o centro até as franjas da cidade (RAMOS, 2007, p.33) e, conseqüentemente, ocupando os vazios urbanos que se



verificavam em abundância principalmente nos setores Leste e Sul de Uberlândia, resultando com a posterior criação de vários bairros ao longo desta via.

Apesar de neste período as imediações da Avenida João Naves de Ávila ainda não estarem caracterizadas pela conjunção expressiva de equipamentos urbanos e atividades terciárias, já se observavam algumas infraestruturas pontuais no Setor Leste. Entre essas infraestruturas, destacam-se a Faculdade Federal de Engenharia (atual Universidade Federal de Uberlândia) (Figura 07 e 08), além do início parcelamento dos loteamentos que hoje integram o bairro Santa Mônica, ambos beneficiando-se com a construção de uma expoente avenida nos anos subsequentes.

**Figura 07:** Faculdade de Engenharia (UFU) em 1971



**Fonte:** Facebook – História de Uberlândia (2017)

**Figura 08:** *Campus* Santa Mônica (UFU) em 2019



**Fonte:** Prefeitura Universitária – UFU (2019)

A respeito da Universidade Federal de Uberlândia, é importante inferir sua importância para a consolidação do bairro Santa Mônica e da Avenida João Naves de Ávila com o passar dos anos. A presença da universidade se apresentou como um fator acelerador da expansão territorial urbana entre as décadas de 1960 e início dos anos 2000, resultando em uma valorização dos imóveis do entorno, ampliando a oferta de novos loteamentos, e gerando uma grande demanda por novos comércios, serviços, moradia, transporte, etc. Não obstante, verifica-se na atualidade o adensamento de habitações verticalizadas, como resposta à valorização da área em questão no decorrer dos anos, bem como a instalação de atividades terciárias como forma de atrair o público circundante da Universidade, como academias, bares, restaurantes, farmácias, papelarias, entre outros, localizados nas imediações com a Avenida João Naves de Ávila e o bairro Santa Mônica.



De acordo com Ramos (2007), a construção da avenida João Naves de Ávila ocorreu em etapas, sendo iniciada em 1971 e concluída somente em 1983. O primeiro trecho<sup>10</sup> erguido localizava-se entre as imediações da Avenida Floriano Peixoto, enquanto o segundo trecho correspondia ao cruzamento entre a Avenida Rondon Pacheco e os limites do perímetro urbano com a BR 050. Sua construção fez jus ao planejamento urbanístico realizado logo após a transferência dos trilhos no final da década de 1960 para as “franjas da cidade” (Figura 09), onde atualmente localizam-se os bairros Custódio Pereira e Alto Umuarama.

Após a construção da avenida, outros bairros também foram surgindo, seguindo o processo de ocupação do Setor Leste de Uberlândia. Como já descrito em linhas anteriores, alguns loteamentos que hoje integram o bairro Santa Mônica são os primeiros que começam a ser ocupados entre as décadas de 1960 e 1970.

**Figura 09:** Transferência da Estrada de Ferro Mogiana para o Setor Leste de Uberlândia (MG)



**Fonte:** SILVA, 2006.

Seguindo o padrão de expansão da cidade para o Setor Leste devido, principalmente, à implantação da Faculdade de Engenharia (UFU) em 1968, o parcelamento de terras não

---

<sup>10</sup> Este primeiro trecho referia-se à antiga Avenida Buenos Aires. Sua extensão resumia-se entre a Avenida Cesário Alvim (Centro) e as imediações do bairro Cazeca, próximo à Rondon Pacheco (antigo córrego São Pedro).



obteve qualquer barreira por parte do poder público, pelo contrário, houve a facilitação para a aprovação dos loteamentos já que a administração municipal tinha como liderança política o proprietário da empreiteira responsável pelos empreendimentos. Assim, a construção do bairro seguiu a margem do traçado de ferro da Mogiana (João Naves de Ávila) com o córrego Jataí (Avenida Anselmo Alves dos Santos),

Nesse período, Uberlândia chega em 1970 com 124.895 habitantes e com uma divisão técnica do espaço urbano local cada vez mais especializada. Desde a década de 1940 a cidade é reconhecida por ser um importante centro de comercialização, passando a ser, a partir de 1961, com a construção de Brasília, "ponto obrigatório" para passageiros e mercadorias que cruzavam todas as regiões do país (LOPES, 2010, p.59).

O censo demográfico de 1970 apontava Uberlândia, pela primeira vez, como a cidade mais populosa do Triângulo Mineiro (Quadro 1). A pequena vantagem de cerca de 400 habitantes não contentou os uberlandenses, que esperavam uma margem de crescimento maior, nem uberabenses, que contestavam o resultado, inclusive do número de eleitores cadastrados em Uberlândia. Segundo Oliveira (1993), "do lado de Uberaba, eram levantadas suspeitas de que o juiz de Uberlândia fraudou o alistamento eleitoral" (OLIVEIRA, 1993, p.79).

**Quadro 01:** Evolução demográfica do Triângulo Mineiro entre 1970 e 1980

<b>Municípios</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>Evolução (%)</b>
Araguari	63.368	85.290	34,6
Ituiutaba	64.656	75.919	17,4
Patos de Minas	76.211	88.802	16,5
Uberaba	124.490	202.710	62,8
<i>Uberlândia</i>	<i>124.895</i>	<i>241.180</i>	<i>93,1</i>
<b>TOTAL</b>	<b>388.964</b>	<b>617.982</b>	<b>58,9%</b>

**Fonte:** BESSA (2007) apud IBGE (2000)

Assim, verifica-se que a atuação das elites locais foi fundamental para a proeminência de Uberlândia como importante centro regional, pois, ao passo em que ocorria um expressivo crescimento populacional, também se diversificavam atividades produtivas na cidade, principalmente de caráter urbano, como indústrias e comércios – estes, com formas e conteúdos ainda mais acentuados, com destaque para as novas áreas da cidade –, através da articulação política e do cada vez mais forte empreendedorismo local. Desse modo, "a afirmação da cidade como polo regional do Triângulo Mineiro, através do desenvolvimento



econômico, atraiu novos moradores, vindos de diversas partes do país em busca de trabalho, assim como novas indústrias e estabelecimentos comerciais” (PACHECO, 2015, p.49).

Com o brando desenvolvimento observado em Uberlândia, no final da década de 1980 a prefeitura encomendou junto a uma empresa local o desenvolvimento do terceiro projeto urbanístico da cidade. Intitulado sob o nome de “Plano Diretor do Sistema Viário”, o projeto possibilitou um avanço significativo na ocupação e no desenvolvimento de bairros dos Setores Leste, principalmente aqueles localizados no entroncamento com as avenidas Rondon Pacheco e João Naves de Ávila. Não por acaso, essas avenidas integram na atualidade os dois principais eixos comerciais de Uberlândia, com inúmeras atividades distribuídas ao longo de sua extensão. Delineava-se, assim, o planejamento de uma das áreas de maior infraestrutura e fluxo de Uberlândia, por intermédio da instalação de serviços públicos e privados, como a ampliação da Universidade Federal de Uberlândia; o Hipermercado *Carrefour* (1992); o Complexo *Center Shopping* (1992) e o Centro Administrativo Municipal (1993).

**Figura 10:** Center Shopping Uberlândia (2017)



**Fonte:** Rodrigo Lima (2017)

**Figura 11:** Centro Administrativo Municipal (2019)



**Fonte:** Rodrigo Lima (2019)

A respeito do Centro Administrativo Municipal, que integram os poderes legislativo e executivo, apesar de estar localizado majoritariamente na Avenida Anselmo Alves dos Santos, integra uma série de equipamentos urbanos construídos durante a década de 1990 nas margens da Avenida João Naves de Ávila, confirmando um vetor de expansão na cidade, bem como exerce – até hoje –, papel importante na administração pública fora da área Central.

A expansão de Uberlândia não privilegiou necessariamente um setor particular da cidade, apesar de ter ocorrido uma maior dinâmica de ocupação na direção Leste entre os anos 1960 em diante. Nesse período, institucionalizavam-se no país programas de habitação que tinham como objetivo realizar planos de financiamento para aquisição de moradias. Foi nesse



sentido que outros loteamentos também foram surgindo em contiguidade com a avenida João Naves de Ávila, a saber: Carajás (1980), Segismundo Pereira (1981), Santa Luzia (1981) e Jardim Finotti<sup>11</sup>, acelerando a ocupação e aumentando ainda mais a população nas imediações da Avenida João Naves de Ávila. A partir de então, coube à prefeitura qualificar esses novos espaços que iam se estabelecendo na cidade. Assim, foram sendo instaladas infraestruturas para a população que gradualmente ocupavam esses novos loteamentos que, de acordo com Cleps (2008, p.30), foram criadas praças, pontos de ônibus, postos de saúde, além de realizar a pavimentação das principais ruas e avenidas, promovendo uma significativa valorização imobiliária à área de expansão”, afirma.

Em 1994, com a aprovação do primeiro Plano Diretor do município, foram indexadas lei que ordenavam o parcelamento do uso do solo, bem como àquelas que tratavam do sistema viário. Entre os itens abordados no plano, destaca-se a estruturação dos bairros, com o objetivo de expandir as atividades do centro a partir de eixos de estruturação. Entre eles, apresenta-se o Eixo Estrutural Sudeste – representado pela Avenida João Naves de Ávila, ligando o Centro aos bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira e Santa Luzia –, mas que somente a lei de uso e ocupação do solo promulgada em 2000 que efetivamente passou a realizar tais diretrizes. De acordo com o plano, em torno dos eixos estruturais, criou-se uma Zona Estrutural que incentiva a alta densidade e diversidade de usos, assegurando, portanto, o fortalecimento de atividades terciárias ao longo da Avenida João Naves de Ávila.

Ao analisar os eixos de estruturação urbana e a localização dos terminais urbanos de transporte coletivo propostos neste plano, percebemos a associação entre a estruturação do sistema viário, transporte coletivo e o adensamento de uso e ocupação do solo que, de acordo com o artigo 9º, deverão ter como ponto de partida os Eixos Estruturais. Nesse sentido, tais diretrizes, quando conjugadas com a infraestrutura herdada pelo Setor Leste e Sul antes mesmo da aprovação do Plano Diretor, onde existiam equipamentos públicos e privados – como o Complexo do Center Shopping<sup>12</sup>, Carrefour, Centro Administrativo Municipal,

---

<sup>11</sup> Apesar deste loteamento ter iniciado na década de 1960, foi somente entre os anos 1980 e 1990 que houve uma acelerada ocupação da área. Não obstante, a distribuição dos lotes, área de aproveitamento e taxa de ocupação, seguem um padrão de ocupação no qual se apresentam majoritariamente edifícios de usos mistos, sendo o térreo utilizado para uso comercial. Pode-se afirmar também que muito da ocupação do loteamento se deve à aplicação das diretrizes institucionalizadas a partir de 1988 (Constituição Federal), cujas cidades com população acima de 20.000 habitantes devem se responsabilizar pela criação de um Plano Diretor e seus instrumentos.

<sup>12</sup> Complexo, pois, além do lote abrigar o primeiro shopping da cidade, caracterizado pela multiplicidade de lojas e oferta de serviços, também foram construídas instalações hoteleiras, torres comerciais e um amplo centro de convenções, promovendo uma nova dinâmica para os bairros Tibery e Santa Mônica, no Setor Leste.



ampliação da Universidade, além da instalação de Unidade de Atendimento Integrado (UAI) – antecipam o que se apresenta na atualidade e em constante transformação: a dinamicidade da Avenida João Naves de Ávila.

Em 2006, ano que coincide com a aprovação do novo Plano Diretor, foi inaugurado o Corredor Estrutural Sudeste (BRT João Naves de Ávila). Dispondo de 7,5 quilômetros de extensão, conta com 13 estações (Figuras 12 e 13) com distância média de 500 metros entre si e dois terminais de integração: Central e Santa Luzia, garantindo a integração entre o Setor Leste e a Área Central de Uberlândia. Com a inauguração do corredor, houve um aumento gradual de fluxos e fixos, resultando na consecutiva ocupação dos lotes nas imediações da avenida com diversos usos, sejam comerciais ou residenciais, aumentando ainda mais a valorização e a complexidade com a qual se configura a Avenida João Naves de Ávila, que, em síntese, passa a ser concebida dualmente enquanto um **eixo comercial** e também **estrutural**.

**Figura 12:** Estação 6 – UFU (João Naves de Ávila)



**Figura 13:** Estação 6 – UFU e a Universidade



**Fonte:** Leonardo Finotti (2020)

Além disso, deve-se considerar a importância do zoneamento do uso do solo urbano (Lei nº 245 de 2000) para justificar a acelerada ocupação dos lotes próximos à avenida. Com a divisão do espaço urbano em zonas territoriais de acordo com o uso e ocupação do solo, a Avenida João Naves de Ávila se destaca mais uma vez com a classificação de quatro zonas ao longo dos oito quilômetros e meio. A função de cada uma delas, com exceção da Zona Residencial, estimula o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços. De modo igual, o parcelamento e zoneamento do uso e ocupação do solo também estabeleceu em suas diretrizes que a Avenida João Naves de Ávila é classificada como uma Zona Estrutural,



definindo-a como um prolongamento do centro e a partir da qual também é incentivada a instalação de atividades terciárias, com o objetivo de provocar um crescimento linear para a cidade ao longo dos eixos de estruturação urbano.

Em síntese, a regulação do uso e ocupação do solo urbano incide para que ocorra uma fruição pública em toda a área urbana da cidade – em algumas mais, outras menos. Tal assertiva se justifica em razão de que os diferentes grupos sociais que residem nos bairros delimitados pelo zoneamento passam, de acordo com a escala, a dispor de atividades de comércio e serviços que, em primazia, estavam localizados majoritariamente na área central.

A partir destas considerações, observa-se o quanto a Avenida João Naves de Ávila vem adquirindo uma dinâmica contrária àquela observada pela Estrada de Ferro Mogiana nas duas últimas décadas que antecedem sua retirada. O reflexo dessas mudanças coaduna com o vertiginoso crescimento espacial da cidade, que se soma ao crescimento populacional, revelando processos contínuos de novas formas e conteúdos no espaço urbano. Criam-se, portanto, novas centralidades na cidade que, inclusive, passam a se expressar em outras formas espaciais, podendo uma avenida também se constituir como um eixo comercial e de serviços. Pois, como atesta Tourinho (2004), “a centralidade não se trata unicamente de uma característica física, mas a somatória de atributos que beneficiam o centro, fazendo com que se manifestem no espaço urbano, portanto, as novas centralidades urbanas”, finaliza.

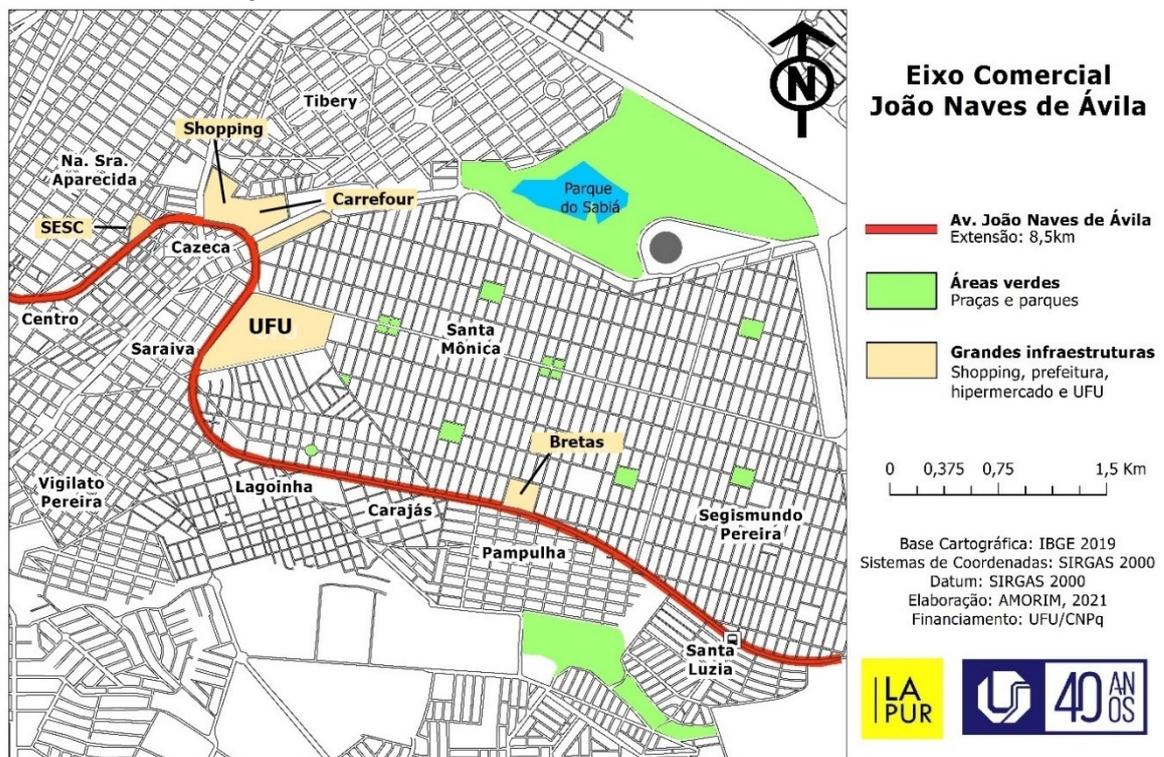


### 3. EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA: dinâmica, tendências e significados

Como apresentado no capítulo anterior, Uberlândia apresentou nas últimas décadas do século XX uma dinâmica econômica e social diferenciada, com reflexos no processo de sua expansão urbana que contribuíram em sua (re)estruturação e, conseqüentemente, na formação de novas centralidades. Nesse processo, apresentam-se novas formas espaciais que revelam a constituição de eixos comerciais, assegurando a materialização de diferentes tipologias e conteúdos no espaço intraurbano contemporâneo.

Atualmente, a avenida João Naves de Ávila (Mapa 02) faz limite com onze bairros<sup>13</sup>, com destaque para a grande diversidade de atividades ao longo de todo o seu percurso. Nesse eixo comercial de ocupação recente, resultante da expansão urbana no Setor Leste de Uberlândia lograda a partir dos anos 1940, mas de forma contundente a partir dos anos 1960, ocorre paralelamente um deslocamento dos segmentos sociais de renda média e alta para a via e suas adjacências, como resultado da dispersão das atividades comerciais e de serviços que *a priori* concentravam-se na área central da cidade.

Mapa 02: Uberlândia (MG): Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)



Fonte: AMORIM (2021)

<sup>13</sup> São estes os bairros: Centro, Nossa Senhora Aparecida, Cazeca, Saraiva, Tibery, Santa Mônica, Lagoinha, Carajás, Pampulha, Segismundo Pereira e Santa Luzia.



A partir da delimitação da avenida e classificando-a primariamente na condição de um eixo comercial e de serviços, como resultado de intensas reformulações realizadas em projetos urbanísticos de Uberlândia desde a retirada dos trilhos da antiga estrada de ferro Mogiana, os trabalhos de campo foram realizados, inicialmente, com o objetivo singular de localizar e identificar as atividades comerciais e de serviços ao longo dos 8,5km de extensão. No entanto, em razão de sua grande dimensão no tecido urbano, somada à constatação de que a ocupação dos espaços não ocorre com a mesma intensidade, verificou-se que também era necessário identificar o uso e ocupação de todos os quarteirões, em toda a avenida, a fim de que pudessem, ao final do trabalho, caracterizar com maior rigor os padrões espaciais existentes na avenida.

Para esta pesquisa, devido ao caráter empírico e a carência de propostas metodológicas que tratam exclusivamente de eixos comerciais, embasou-se nos pressupostos metodológicos utilizados em Ribeiro Filho (2004), no entanto, com adaptações às novas centralidades, com destaque para a dinâmica do uso do solo, seguido dos padrões espaciais, os significados e as tendências que se esperam do Eixo Comercial João Naves de Ávila. Este, por sua vez, finalizado na década de 1980, se consolida na atualidade como um dos mais imponentes eixos terciários de Uberlândia, pois se associa a presença significativa de grandes fluxos e fixos, que, com efeito, se constituem em uma nova centralidade, como será apresentada e discutida adiante.

### **3.1. Dinâmica do uso do solo no Eixo Comercial João Naves de Ávila**

No levantamento de uso e ocupação do solo urbano realizado ao longo da avenida, verificou-se que a categoria que mais corresponde ao uso e ocupação é a atividade terciária. Das 538 unidades de uso do solo presentes identificados entre os 129 quarteirões da avenida, 355 delas estão representadas por essas atividades, o que equivale a 66% do total de unidades.

Assim, considerando a quantidade expressiva de atividades terciárias ao longo dos 8,5 quilômetros da avenida João Naves de Ávila, destaca-se neste primeiro momento a necessidade de se estabelecer uma segmentação entre as tipologias. Para este trabalho, entendem-se como tipologias aquelas atividades que se enquadram como atividades terciárias, por exemplo: concessionárias, clínicas médicas, lavanderia, autoescolas, entre outros. Ao todo, foram catalogadas 39 tipologias<sup>14</sup>, daí a necessidade de enquadrá-las em uma mesma

---

<sup>14</sup> Consultar o Anexo I deste trabalho, pois nele estão descritas todas as tipologias classificadas como atividades terciárias.



categoria: atividades terciárias. Essa conjugação de tipologias não se trata de uma redução analítica do estudo. Pelo contrário, contribui para facilitar a compreensão da dinâmica comercial e de serviços que se expressa ao longo do Eixo Comercial João Naves de Ávila.

Além do mais, é importante ressaltar que ocasionalmente ocorrerão análises pontuais entre as tipologias inseridas na categoria “atividades terciárias”, por considerar que algumas delas se manifestam com maior amplitude ao longo do eixo comercial. Afinal, reitera-se que a classificação da Avenida João Naves de Ávila na condição de uma nova centralidade não aconteceu por acaso: tornou-se centralidade; seja pela diversidade de atividades que se manifestam na avenida; pela dinâmica que se observa ao longo dos anos; e, seguramente, pela relação diacrônica entre os agentes produtores do espaço urbano, como resultado de intensas transformações que (re)produzem a cidade contemporânea.

### **3.1.1. Atividades comerciais e de serviços**

Entre as atividades terciárias verificadas no levantamento de uso e ocupação do solo, apresentam-se inicialmente os hipermercados e supermercados identificados no eixo comercial. Pode-se afirmar que a distribuição desta tipologia se apresenta de forma equitativa ao longo dos oito quilômetros da avenida, com seis unidades, com destaque para as grandes infraestruturas: Supermercado ABC, Hipermercado Carrefour, Supermercado Megamix e Supermercado Bahamas. Com exceção do Carrefour, construído na década de 1990, os demais foram construídos muito recentemente: Megamix (2017); ABC (2019); e Bahamas (2020).

Os supermercados Megamix e Bahamas, localizados um de frente ao outro (Figuras 14 e 15) na Avenida João Naves de Ávila, apresentam em um primeiro momento uma possível concorrência entre os dois. O que naturalmente ocorre. No entanto, é importante destacar que, verificadas as amenidades que se manifestam na avenida, decorrente do fluxo diário de passageiros, bem como a conjugação dos bairros adjacentes, observa-se que o movimento entre as duas redes vem a contribuir ainda mais no fortalecimento de suas atividades, bem como na valorização dos lotes vagos localizados nas áreas do entorno.

**Figura 14:** Supermercado Megamix (Uberlândia)**Figura 15:** Supermercado Bahamas (Uberlândia)

**Fonte:** Street View (Google). Acesso em 10 de abril de 2021.

É importante destacar que não existia, até a produção deste trabalho, nenhuma outra rede varejista em Uberlândia com a maior quantidade de unidades que a rede Bahamas. Este título antes somente pertencia à Rede Super Maxi, que ao longo dos anos encerrou as atividades de muitas filiais em Uberlândia e também em outros municípios da região.

Ao passo em que se verifica a redução de unidades, outras redes, como o próprio Bahamas, se expandem na região, junto com os demais grupos, como o Supermercado ABC que, apesar de não se localizar em contiguidade com outros supermercados, como observado no exemplo entre os supermercados Megamix e Bahamas, encontra-se na área central de Uberlândia. Por essa razão, é garantida a manutenção de fluxos e também de alta movimentação na área do entorno. É importante destacar que, anterior à instalação desta unidade, existia no local a UAI Documentos (Unidade de Atendimento Integrado), que foi transferida em 2018 para o bairro Tibery, acompanhando o desenvolvimento deste bairro.

O último exemplo, e certamente o de maior complexidade – no que se refere à dimensão com qual se apresenta sua área de abrangência –, exige uma análise mais aprofundada. O Carrefour, único hipermercado entre os demais de mesma tipologia apresentados anteriormente, também se diferencia por ser de capital externo implantado na cidade. Com sede na França, o hipermercado Carrefour iniciou suas instalações em Uberlândia ainda nos anos 1990, o que nos leva a inferir que, atualmente, a cidade também é alvo de empreendimentos de agentes econômicos externos.

Durante o período de construção, a área onde está localizado o hipermercado ainda não desfrutava de uma dinâmica comercial tão expressiva como se observa na atualidade. Anexado ao Carrefour, há um posto de gasolina, geminado com o Complexo *Center Shopping*



– que, além de shopping, integram hotéis, *call centers*, torre comercial, supermercados, etc. –, e no cruzamento com a Avenida Anselmo Alves do Santos está o Centro Administrativo Municipal, conformando a coesão de grandes infraestruturas comerciais na avenida.

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETTRAN, 2018), estima-se que 42,7% de passageiros entram e saem das estações Shopping e Prefeitura do Corredor Estrutural Sudeste diariamente; números como estes contribuem significativamente para compreender a complexidade de fluxos que se materializam nesta área da Avenida João Naves de Ávila. Isso porque, além do movimento comum de consumidores, também circulam colaboradores e funcionários do shopping, hipermercado e da prefeitura, conformando uma concentração de alta complexidade no que se refere à movimentação de pessoas diariamente. Assim, na confluência desses elementos, estabelecem-se densas infraestruturas públicas e privadas no espaço intraurbano como exemplos de reflexo das dimensões do poder político e da reprodução do capital pela consequente valorização do preço do uso do solo urbano, o que assegura uma dinâmica singular ao Eixo Comercial.

**Figura 16:** Fluxo de passageiros na Estação 04



**Fonte:** Rogério Alves (2017)

**Figura 17:** Aglomeração de cidadãos na Prefeitura



**Fonte:** Prefeitura de Uberlândia (2018)

Além dos supermercados e hipermercados analisados na categoria de atividades terciárias, outras tipologias também se manifestam ao longo da avenida. É o que se constatou com a tipologia Serviços Automotivos, que inclui concessionárias, locadoras de veículos, e similares, além de funções ligadas à manutenção de veículos e afins. De acordo com o levantamento de uso e ocupação do solo, foram identificadas 37 unidades desta tipologia, correspondendo a 6,88% dos usos. Com destaque às concessionárias e locadoras de veículos, o estudo verificou a expressividade de unidades ao longo da avenida: 10 unidades, localizadas,

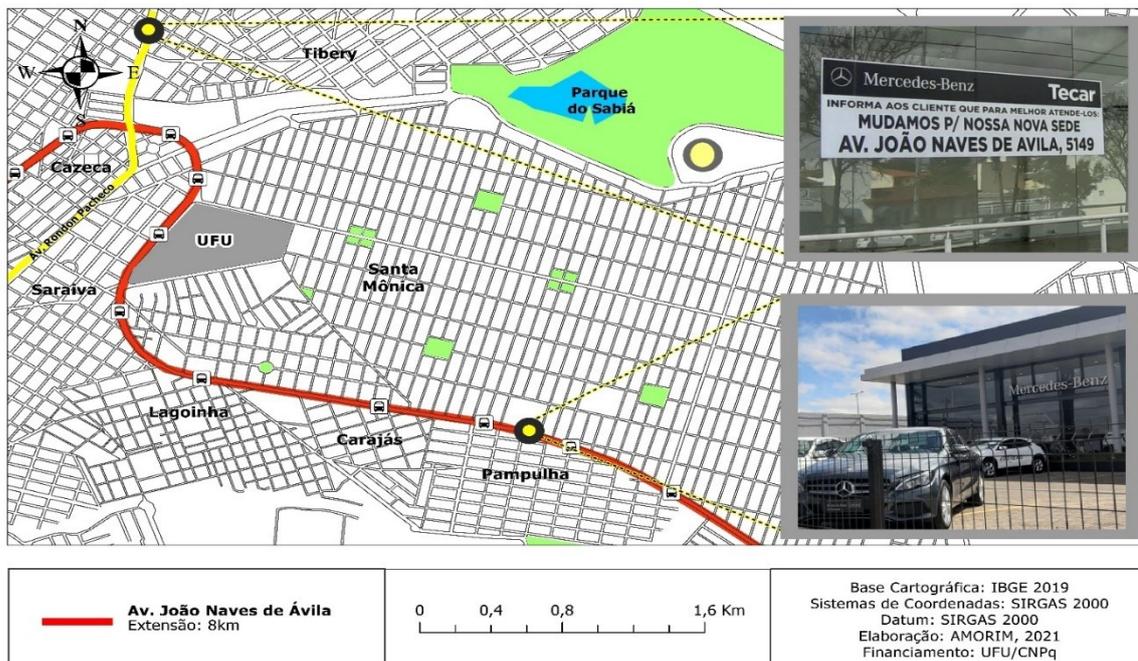


em grande maioria, nas adjacências que sucedem os bairros da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Vide à pesquisa de campo, concluiu-se que este fenômeno não acontece em nenhum outro trecho da avenida, uma vez que as concessionárias e locadoras estão localizadas muito próximas umas das outras.

Este exemplo se observa com o grupo SAGA (Sociedade Anônima Goiás de Automóveis), localizado na Avenida João Naves de Ávila e que responde, sozinha, por sete concessionárias, ocupando dois bairros inteiros com uma mesma atividade comercial. Entre as concessionárias que integram o grupo, destacam-se: Citroen, Peugeot, Volkswagen, Jeep, além de que outras marcas, como Dodge, Chrysler e RAM que se caracterizam pelo alto padrão, atraindo consumidores de alta renda não somente da cidade, como também da região.

Um exemplo observado durante a pesquisa de campo foi a recente transferência da concessionária Mercedes-Benz em 2019 (Mapa 03), antes localizada na Avenida Rondon Pacheco, para a então Avenida João Naves de Ávila. A partir deste exemplo, pode-se inferir que, por se tratar de dois espaços resultantes do processo de descentralização, também se verificam no espaço urbano processos de de(re)centralização, na qual uma atividade especializada se transfere de uma área para outra, o que nos leva a compreender a ação dos incorporadores buscando moldar o ambiente urbano de acordo com suas necessidades.

**Mapa 03:** Uberlândia (MG) – Transferência da Mercedes-Benz da Av. Rondon Pacheco para a Av. João Naves de Ávila



Fonte: AMORIM, 2021

De acordo com Hurd (1903), no setor terciário há uma tendência de lojas do mesmo segmento se aglomerarem, apesar de não estabelecerem negócios entre si. Essa aglomeração



fornece garantias para todas as lojas, envolvendo ao setor uma direção maciça de consumidores que, por consequência, elevam os lucros das empresas.

Assim como no centro tradicional, ocorre também nos eixos comerciais o fechamento de lojas, ao passo em que outras abrem, o que remonta à sazonalidade de alguns empreendimentos comerciais ao longo da Avenida João Naves de Ávila. Todas essas características, por si só, mostram uma via em constante modificação nos seus usos comerciais, apesar de ocorrer uma tendência de chegada de outros grandes empreendimentos comerciais, em sua grande maioria, filiais ou de alto escalão a se expandirem nesta ou em outras avenidas, também classificadas como eixos comerciais.

Sobre essas novas instalações, Duarte (1974), Corrêa (2005) e Sposito (2007) destacam a importância de redes de filiais em áreas distantes do centro principal da cidade, pois estas representam, na estrutura comercial interna da cidade, o exemplo de estabelecimentos estimulados através do processo de modernização que acompanhou as transformações ocorridas na cidade, especialmente no tocante à expansão do tecido urbano. Para Duarte (1974), a importância dos eixos comerciais no processo de descentralização das atividades terciárias é refletida através da presença de grandes cadeias de lojas que, indubitavelmente, se constituem como elementos essenciais na caracterização de um eixo comercial.

Com relação às filiais, foram identificadas na Avenida João Naves de Ávila 27 tipologias, que inclui: redes de supermercados – já descrito –, farmácias, hotéis, *fast-foods*, entre outros. Com relação aos *fast-foods*, classificados como um comércio de alimentos de consumo frequente, foi instalada em 2019 uma unidade da rede Subway (Figuras 18 e 19).

**Figuras 18 e 19:** Rede Subway, localizada na Avenida João Naves de Ávila.



Fonte: AMORIM (2021)



Em razão da proximidade com a Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e por estar localizado no mais complexo subcentro de Uberlândia (Santa Mônica), supõe-se que a instalação desta unidade foi orientada com base nessas amenidades, além de considerar a fluidez, no que se refere à circulação expressiva de veículos diariamente. É importante destacar que, anterior à instalação do Subway, o local era ocupado por uma loja de conveniência do posto de gasolina Ipiranga. Houve, portanto, uma redução da área que corresponde à loja de conveniência para o então funcionamento do *fast-food* Subway.

Critérios como a localização também resultou na inauguração de outra filial no Eixo Comercial João Naves de Ávila: a rede de farmácias Drogasil (Figuras 20 e 21), motivada por vantagens locacionais (disponibilidade de maior espaço físico e abrangência de outros bairros), instalou em 2015 uma segunda unidade margens na Avenida João Naves – desta vez, no bairro Saraiva – a fim de consolidar a relação com novos clientes.

Assim como a rede de farmácias Drogasil, outras unidades de diferentes grupos também foram identificadas ao longo da avenida: Drogão Super, no bairro Centro; Compre Certo, no bairro Saraiva; e uma última nas imediações do Terminal de Ônibus Santa Luzia, a farmácia Drogalíder, localizada nos quilômetros finais da avenida.

**Figuras 20 e 21:** Rede de farmácias Drogasil no bairro Saraiva e Centro.



**Fonte:** AMORIM (2021)



**Fonte:** Google Earth (2021)

Com destaque aos serviços financeiros, assim como as atividades comerciais, também são motivados e acompanham o crescimento da cidade, expandindo-se. No Eixo Comercial João Naves de Ávila, estes estabelecimentos apresentam um padrão disperso de localização, e são compostos por quatro agências bancárias (Santander, Banco do Brasil, Itaú e Bradesco), uma cooperativa de crédito (Sicoob), e uma instituição de empréstimos (DayCred). Outras duas



agências bancárias encontram-se localizadas dentro do Campus Santa Mônica<sup>15</sup>, na Universidade Federal de Uberlândia, são elas: Banco do Brasil e Santander.

Por último, destacam-se entre as atividades terciárias identificadas na pesquisa de campo aquelas ligadas aos profissionais liberais, como os serviços de saúde, com clínicas particulares, escritórios de advocacia, design, engenharia, contabilidade e afins. Ao todo, foram identificadas dez tipologias, estando a maioria delas localizadas entre o início da avenida e a área que compreende as imediações do Center Shopping.

O motivo para essa concentração de atividades neste trecho de avenida pode ser explicado por dois fatores: 1) proximidade com a área central, assegurando o padrão de localização na cidade; 2) abundante disposição de espaços comerciais que, de acordo com uma rápida pesquisa nos sites das imobiliárias locais, custam valores de aluguel abaixo da média, quando se compara com os empreendimentos localizados na área central da cidade.

### **3.1.2. Residências multifamiliares e unifamiliares**

Como descrito na introdução deste capítulo, foi necessário também identificar outros usos para além do objetivo do trabalho, fato este que revelou a existência de 66 usos residenciais, entre habitações unifamiliar e multifamiliar, representando 12,2% do total na avenida. Este percentual, apesar de num primeiro momento não parecer muito, torna-se expressivo, uma vez que, apesar de esta categoria não se configurar como uma atividade central [e, portanto, oposta aos critérios que levam à constituição de uma centralidade], nos faz refletir acerca da heterogeneidade na forma e no conteúdo que se manifesta no eixo comercial em análise.

Entre os 66 usos classificados na categoria residências unifamiliar e multifamiliar, destacam-se 13 unidades sem qualquer tipo de função social, o que nos leva a entender que, apesar de não haver grupos sociais residindo nesses espaços, ainda assim, contribuem na valorização da especulação imobiliária em Uberlândia. Essa assertiva, não por acaso, foi comprovada na pesquisa de campo ao observar a existência de residências com placas de aluguel, e passados dois meses do primeiro levantamento, quatro dessas residências já não mais estavam ocupadas, assim como também deixaram representar a função residencial e se tornaram atividades comerciais.

---

<sup>15</sup> De acordo com o estudo de Souza (2009), o bairro Santa Mônica é um dos mais complexos subcentros de Uberlândia, no que se refere a abundante infraestrutura de serviços e comércios especializados, além da proximidade com o Centro Administrativo Municipal, Hipermercado Carrefour e o Center Shopping.



Reforça-se, assim, a sazonalidade com qual se organizam os proprietários e as imobiliárias locais na busca de ocupação dos espaços independente se a origem remeta ou não ao uso residencial. Além disso, é importante considerar que a localização desses espaços que se converteram ao uso comercial está, em grande maioria, nos bairros que compunham às antigas vilas operárias, durante o processo de expansão do tecido urbano, margeando o traçado da ferrovia Mogiana, onde atualmente encontra-se a Avenida João Naves de Ávila.

Essa mudança de função alude exclusivamente às residências unifamiliares (Figuras 22 e 23), descartando os edifícios residenciais, pois se enquadram na tipologia multifamiliar em razão da multiplicidade com qual se apresentam tais infraestruturas e, portanto, requerem uma radicalização interna para que se tornem comerciais. À vista disso, essas residências multifamiliares – distribuídas nas margens da Avenida João Naves de Ávila – estão localizadas somente nos bairros Centro e Cazeca, não sendo possível encontrar nenhuma outra residência multifamiliar<sup>16</sup> ao longo do Eixo Comercial.

**Figuras 22 e 23:** Edifícios multifamiliares localizados na Avenida João Naves de Ávila



**Fonte:** Google Earth (2021)

A justificativa para essa localização pouco equitativa das residências multifamiliares está no *boom* da verticalização observado em Uberlândia, inserida no processo de modernização que resultou na construção de edifícios com mais de dez andares a partir da década de 1950. De acordo com Ramires (1998), esse processo de verticalização em Uberlândia ocorreu em três

---

<sup>16</sup> Com exceção dos edifícios de uso misto, cujo térreo corresponde às atividades de uso comercial, enquanto os andares acima correspondem ao uso residencial, sendo de dois até quatro apartamentos por andar.



fases, sendo a segunda delas, entre 1950 e 1970, a que acometeu os bairros adjacentes à área central de Uberlândia, incluindo simultaneamente os bairros Centro e Cazeca, que dispõem de alguns poucos edifícios nas margens da Avenida João Naves de Ávila.

Retomando acerca das residências unifamiliares abandonadas, observou-se que algumas delas foram identificadas como rugosidades, principalmente nas imediações do bairro Santa Maria, Aparecida, Centro e Cazeca. De acordo com Santos (2003), rugosidades são formas do passado, fruto do espaço construído, que resta do processo de supressão e acumulação, fazendo com que as coisas se substituam e se acumulam em todos os lugares.

Apesar dessas residências unifamiliares sempre apresentarem a função de moradia, é importante lembrar que a ocupação inicial se deu através de proletários e empregados do comércio local durante o século XX a partir da descarga dos produtos e mercadorias oriundas dos vagões que compunham a antiga Estrada de ferro Mogiana. Sendo assim, como são as formas que efetivam e possibilitam as ações no espaço, cabe a paisagem guardar esses movimentos, sempre do passado, de forma cristalizada, sendo “testemunha da sucessão dos meios de trabalho, um resultado histórico acumulado” (SANTOS, 2003, p. 107).

Estando abandonadas, ausente de qualquer tipo de função social, as residências remanescentes integram um conteúdo que remonta às constantes mudanças observadas na Avenida João Naves de Ávila, como resultado de um processo sucessivo de acumulação do capital e que revelam uma paisagem urbana em constante transformação.

### **3.1.3. Lotes vagos e vazios urbanos**

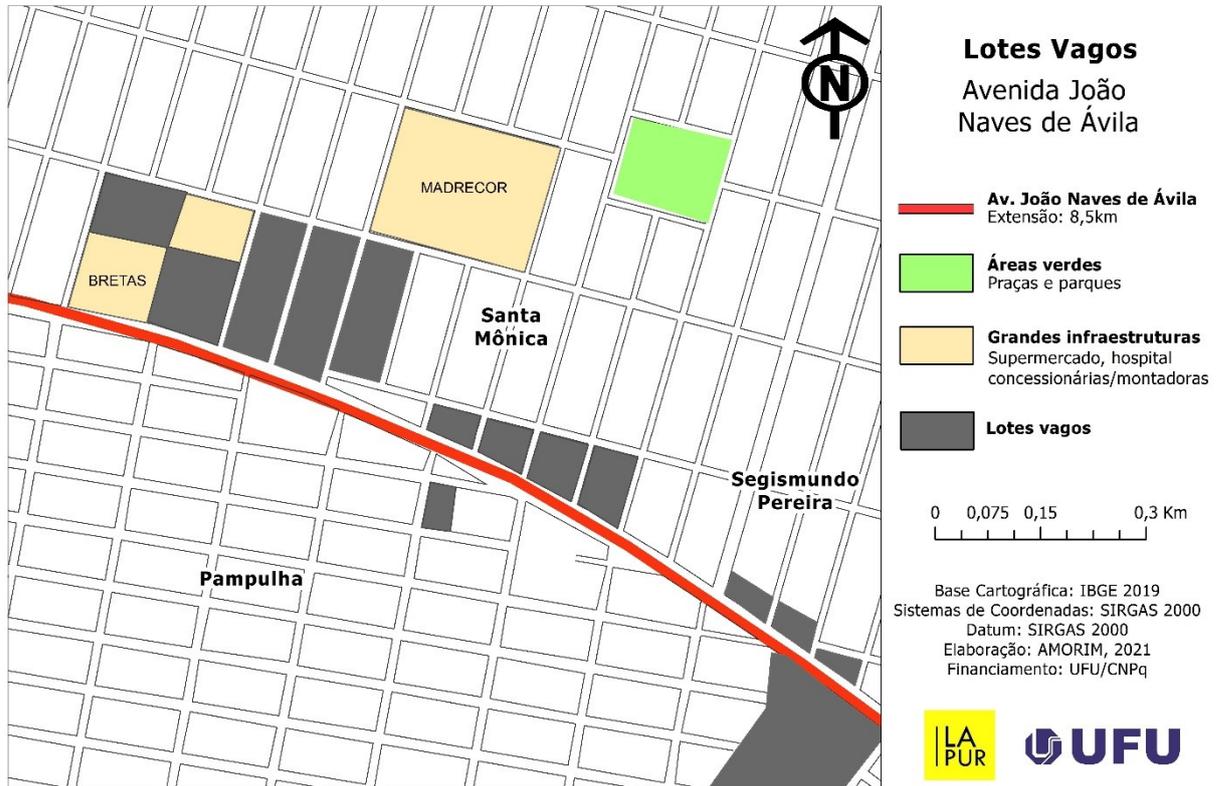
Após a realização do levantamento de uso e ocupação do solo, determinou-se que, em razão da dimensão com qual se apresentam os lotes vagos, estes também poderiam ser denominados como vazios urbanos. Isso porque, muito além de um lote vago, ocioso e ausente de qualquer tipo de função social, esses espaços apresentam uma dinâmica passível de ocupação, na condição de aluguel via imobiliária, fazendo com que não se tornem necessariamente vagos, mas à espera de ocupação, reforçando o fenômeno de especulação imobiliária na cidade.

Entre os lotes vagos identificados (vide anexo 3), 68 caracterizam os usos da avenida, representando 12,6%, ao passo em que 39 estabelecimentos fechados/para aluguel/à venda/em construção, juntos, equivalem a 7,25% de ocupação da Avenida João Naves de Ávila, podendo se considerar como um índice bastante elevado. Ao somar essas duas categorias,



constatou-se que são os usos mais recorrentes da avenida, representando aproximadamente 20% e não existindo nenhuma outra atividade terciária que, sozinha, supere estes números.

**Mapa 04:** Uberlândia (MG): Lotes vagos nos bairros Santa Mônica, Pampulha e Segismundo Pereira (2021)



Fonte: AMORIM (2021)

Essa constatação pode ser explicada em razão de o “final” da avenida estar sofrendo um processo lento de ocupação e de dinamismo na oferta de atividades terciárias, diferente de como se observa em seu “início”, nas imediações com a Avenida Floriano Peixoto (Centro). Além disso, é importante lembrar que a construção da Avenida João Naves de Ávila, conforme discutido no capítulo anterior, ocorreu em duas etapas; este fato se soma à conjunção de grandes infraestruturas localizadas no “meio da avenida”, e justificam o motivo pelo qual a avenida apresenta dinâmicas bastante opostas.

Essa assertiva não elimina do poder público a responsabilidade na previsão e definição de instrumentos urbanísticos da cidade, como a progressividade das alíquotas de IPTU Progressivo em anuência às diretrizes do Estatuto da Cidade. Além disso, a grande maioria desses lotes possui uma dimensão territorial bem elevada, o que nos leva a inferir que se esses espaços fossem divididos em lotes menores, sem perder a característica dos parâmetros de ocupação do solo a quantidade final de espaços vazios poderia praticamente dobrar.



Apesar de no primeiro Plano Diretor Municipal de 1994 apontar como diretriz o adensamento em curto prazo das imediações da Avenida João Naves de Ávila, especialmente dos bairros adjacentes a esta, observou-se uma acelerada ocupação, mas também a obsolescência de áreas contíguas de vazios urbanos, como aponta o Mapa 04. Assim, reforça o que Corrêa (2005) destaca ao inferir que a produção e o consumo do espaço urbano ocorrem a partir da ação dinâmica e, ao mesmo tempo, complexa de agentes sociais concretos, especialmente sob articulações dos interesses hegemônicos.

Não por acaso, as infraestruturas instaladas nas adjacências desses lotes vagos, especialmente àquelas localizadas no bairro Santa Mônica, caracterizam-se pela qualidade dos serviços prestados, tais como: hospital particular Madrecor, concessionária Mercedes-Benz, Academia 7 Fitness, além de edifícios residenciais fechados de alto padrão. Tais infraestruturas, quando conjugadas com a localização contígua desses lotes vagos, reforçam o conteúdo singular que possivelmente ocorrerá em tais espaços com o passar dos anos, resultando em uma complexificação ainda maior na dinâmica do Eixo Comercial João Naves de Ávila.

### **3.2. Classificação dos setores do Eixo Comercial João Naves de Ávila**

Conforme observado na pesquisa de campo, verificou-se que a Avenida João Naves de Ávila apresenta uma configuração distinta ao longo dos 8,5 quilômetros de extensão, seja em aspectos funcionais ou estruturais quanto à dinâmica de seus processos. Pode-se afirmar que, enquanto uma nova forma espacial de centralidade, apresentam-se "áreas" bastante heterogêneas de uso e ocupação do solo que resultam em arranjos espaciais complexos quando relacionados com as atividades de comércio e de serviços existentes na avenida.

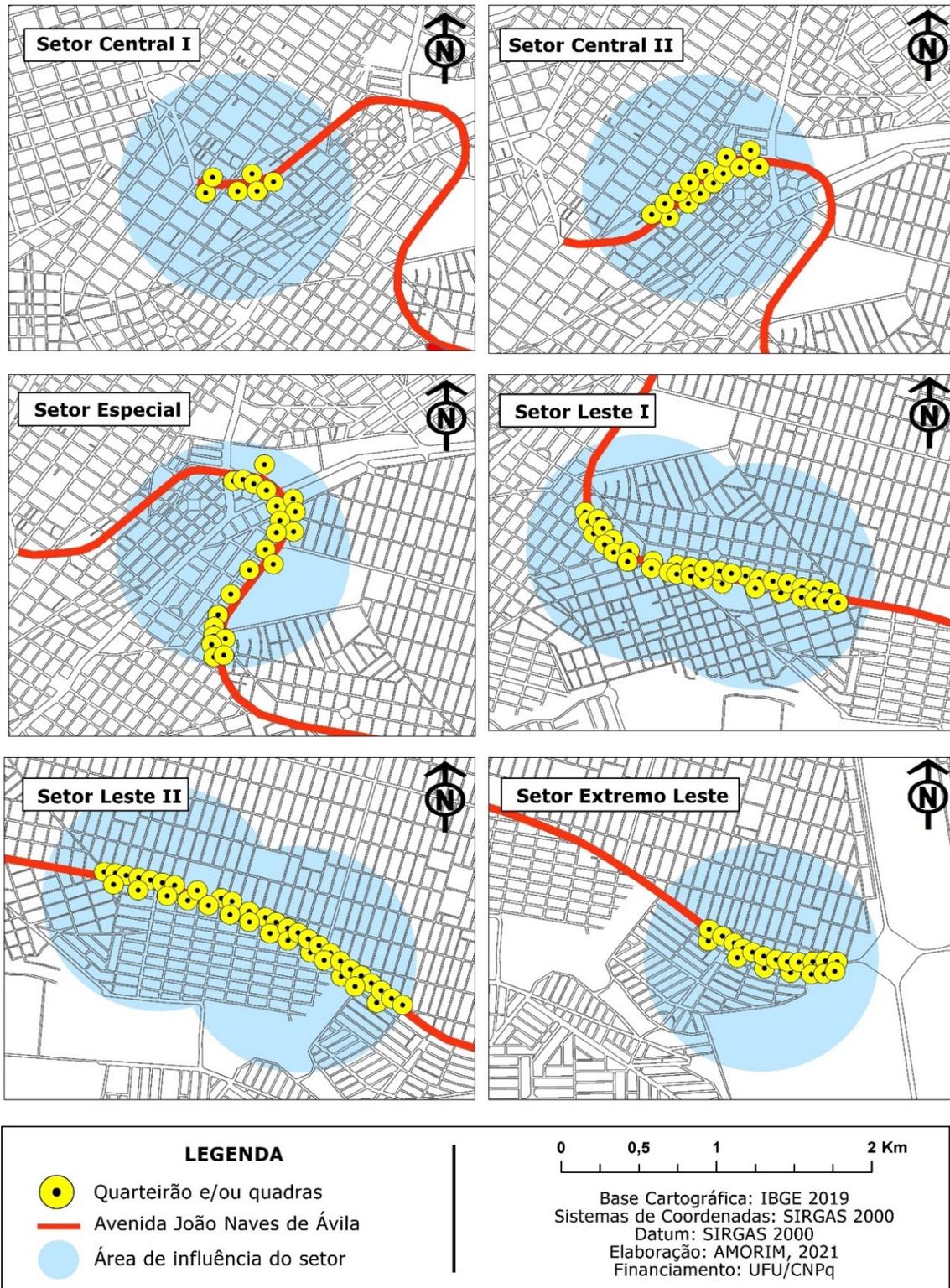
A partir da delimitação e diferenciação de seus usos, puderam ser verificadas algumas particularidades do Eixo Comercial João Naves quanto à localização e processo de ocupação, o que fez emergir a necessidade de subdividi-lo em setores. Os critérios utilizados para a classificação dos setores remontam à diferenciação das atividades terciárias da avenida, utilizando-se dos procedimentos metodológicos em Ribeiro Filho (2004), a fim de estabelecer considerações quanto à aglomeração de atividades especializadas (ou não) do Eixo Comercial.

Assim, determinou-se pela classificação de seis setores, subdivididos, como já descrito, pelos padrões espaciais observados na pesquisa de uso e ocupação do solo da Avenida João Naves de Ávila, a saber: Central I, Central II, Especial, Leste I, Leste II e Extremo Leste, conforme apresentado no Mapa 05. Os nomes empregados para cada um dos setores dar-se-á a partir



das condições de funcionalidade que cada um deles exerce no Eixo Comercial em análise, bem como a partir da classificação empregada pela lei orgânica do município, da qual se definem os setores do perímetro urbano, a saber: Norte, Sul, Central, Leste e Oeste.

**Mapa 05:** Uberlândia (MG): Classificação dos Setores do Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)



Elaboração: AMORIM (2021)



Os dois primeiros setores, inseridos na Zona Periférica do Centro (ZPC), assinalam a intensificação de uma dinâmica que se volta à oferta de serviços e de comércios, conforme descrito na Quadro 02, a seguir:

**Quadro 02:** Identificação e caracterização dos Setores Central I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila

SETORES	QUARTEIRÕES	LIMÍTROFE	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
Central I	01 a 06	Rua Cruzeiro dos Peixotos	Concentração significativa de atividades voltadas ao setor de vestuário, lanchonetes, bares e salões de beleza. Destaca-se, ainda, um volume significativo de espaços para aluguel, fechado ou à venda.
Central II	07 a 21	Avenida Rio Branco	Aglomeração de serviços especializados, tais como: clínicas (médicas, odontológicas, psicológicas), imobiliárias, assistências técnicas, escolas de idiomas, profissionais liberais, etc. Neste setor destaca-se a presença de restaurantes, residências multifamiliares edificadas, faculdades, além de uma concentração significativa de hotéis de média categoria.

**Fonte:** AMORIM (2021)

A diferença entre os dois setores, como pode ser observada acima, está na especialização do tipo de serviço e do comércio oferecido em cada “porção” do Eixo Comercial João Naves de Ávila. Na Central I, por exemplo, destacam-se atividades ligadas ao setor de vestuário, com lojas de roupas populares e calçados, lanchonetes e alguns poucos salões de beleza com valores de serviço também de baixo custo, além de possuir uma grande concentração de ambulantes em toda sua extensão.

Se recorremos à história da cidade, lembraremos que esta área em questão se refere às antigas ruas Buenos Aires e Simões (hoje, apenas Avenida João Naves de Ávila), criadas logo após a remoção dos trilhos e da Estação da Mogiana onde hoje está localizada a Praça Sérgio Pacheco. Foi daí que surgiram, inicialmente, as atividades terciárias de complementaridade da Área Central de Uberlândia, assim como ainda ocorre na atualidade.

No setor Central II, se destacam atividades mais especializadas, como clínicas (médicas, odontológica e psicológicas) – estando a maioria destas localizadas em edifícios de uso misto, onde se combinam habitações e salas comerciais. Também se destacam restaurantes e pizzarias, localizados em sua grande maioria no bairro Cazeca (margeando a Avenida João Naves de Ávila) – também próximo da Avenida Rondon Pacheco, um outro eixo comercial de Uberlândia. Algumas assistências técnicas e escolas de idiomas também se destacam, assim como hotéis de três e quatro estrelas em contiguidade com os bairros Aparecida e Cazeca.



Uma particularidade observada neste setor é a quantidade de edifícios, sejam eles residenciais ou comerciais, como resultado da expansão da verticalização em bairros próximos à área central de Uberlândia, como o Nossa Senhora Aparecida, Cazeca, além de outros que não se encontram próximos ao Eixo Comercial João Naves de Ávila. Nesse sentido, são assistidas infraestruturas que, somada à proximidade com a área central e com as imediações do Center Shopping, integram uma paisagem diversificada com a oferta de serviços que contribuem para a existência de centralidades em uma nova forma espacial.

O terceiro setor classificado neste estudo assinala a existência de um padrão espacial complexo do ponto de vista da variedade de atividades de comércio e de serviços. Revela, ainda, uma força de atração não somente à área em que se localiza, mas também consumidores de toda a cidade. Trata-se do Setor Especial, o mais dinâmico de todos os setores que integram o Eixo Comercial João Naves de Ávila.

**Quadro 03:** Identificação e caracterização do Setor Especial do Eixo Comercial João Naves de Ávila

SETORES	QUARTEIRÕES	LIMÍTROFE	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
Especial	22 a 41	Avenida César Finotti	Aglomeração de atividades prestadoras de serviços que atendem majoritariamente o fluxo de passageiros no Center Shopping, Carrefour, Prefeitura e estudantes no entorno da Universidade Federal de Uberlândia. Destaca-se atividades especializadas, tais como: copiadoras, lavanderia, bares, autoescolas, bancos, academias, restaurantes, galerias comerciais, drogarias e hotéis.

Fonte: AMORIM (2021)

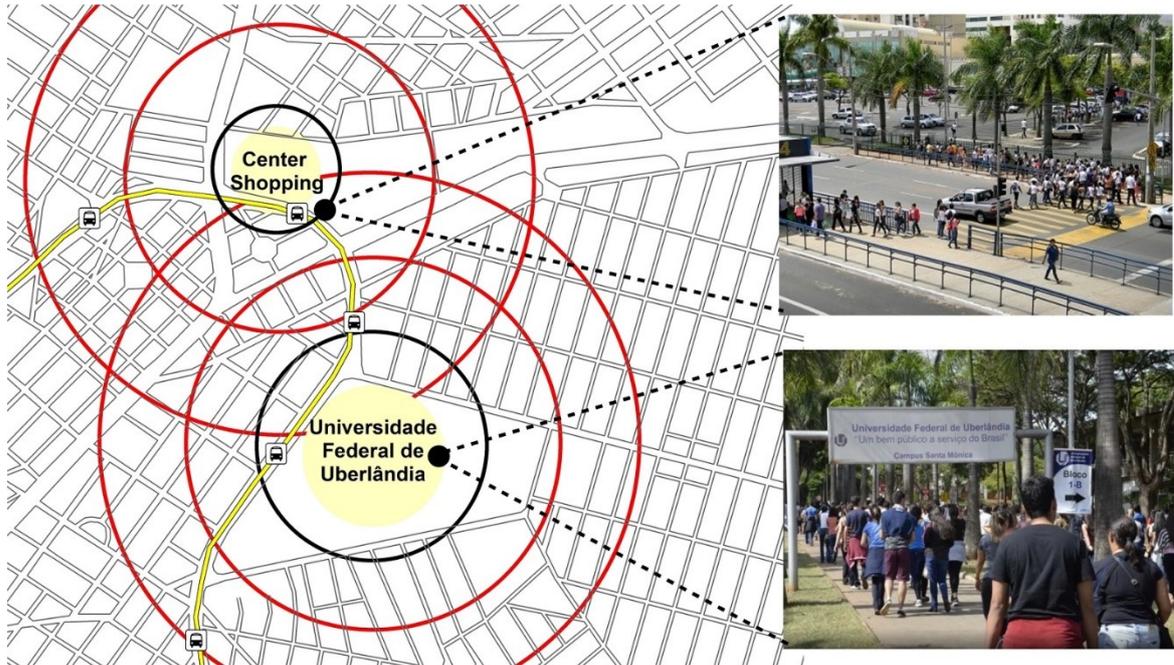
Com a presença de grandes infraestruturas, como já assinalado no subcapítulo anterior acerca da dinâmica da Avenida João Naves de Ávila, este setor integra em seu âmago a existência de uma centralidade [assim como a Avenida João Naves de Ávila, enquanto um eixo comercial], representada pelo Center Shopping Uberlândia (o de maior relevância na cidade), com a oferta de serviços e comércios conjugados em um mesmo local. Não obstante, compõe neste setor a presença do Hipermercado Carrefour, além do Campus principal da Universidade Federal de Uberlândia, localizada no bairro Santa Mônica.

A distinção deste setor com os anteriores e os demais que se apresentarão a *posteriori* – e do motivo de tê-lo escolhido como “Especial” – é explicada em razão do fluxo intenso (Figura 24) que se apresenta por estudantes, trabalhadores, dos moradores dos bairros



adjacentes, além da presença intensiva de atividades terciárias, em sua grande maioria especializadas, reforçando a centralidade com qual se estabelece o Eixo Comercial João Naves.

**Figura 24:** Uberlândia (MG): Dinamismo de atividades terciárias resultante dos fluxos do Shopping e UFU (2021)



**Elaboração:** AMORIM (2021). **Fonte:** Leonardo Finotti (2020).

Assim como ocorre a descentralização de atividades comerciais e de serviços para locais onde o fluxo de pessoas e veículos é intenso, a atividade financeira também descentraliza seus pontos a locais onde a acessibilidade é maior. No Setor Especial estão localizadas duas unidades desse tipo de serviço, representados por duas agências bancárias, Itaú e Bradesco, respectivamente. Um fato relevante que deve ser mencionado sobre essas duas agências é a localização: em frente à Universidade Federal de Uberlândia, local cuja presença maciça de estudantes, técnicos e docentes é expressiva.

Hotéis também integram um dos inúmeros tipos de serviços existentes no Setor Especial. Assim como as atividades financeiras, os hotéis também se aproveitam das amenidades provocadas pelo intenso fluxo de pessoas nesta porção do Eixo Comercial João Naves de Ávila. Ao todo, são encontrados quatro hotéis, estando um deles instalado nas estruturas internas do Center Shopping (por fazer parte do mesmo grupo – ARCOM), o Hotel Mercure Plaza. Um outro hotel, inaugurado em 2019 neste setor da avenida, é o Hotel Ibis Budget, do mesmo grupo que já dispunha de um hotel localizado no quarteirão ao lado.

Outros dois setores classificados neste estudo, seguindo a extensão do Eixo Comercial João Naves de Ávila, foram os setores Leste I e II. A justificativa para dividi-los em dois



fundamenta-se pela similaridade de atividades terciárias ao longo dos quarteirões que se sucedem, no entanto, com algumas particularidades, conforme se observa na Quadro 04 abaixo.

**Quadro 04:** Identificação e caracterização dos Setores Leste I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila

SETORES	QUARTEIRÕES	LIMÍTROFE	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
Leste I	42 a 77	Rua Davi Silva	Aglomeração expressiva de atividades voltadas aos serviços automotivos, destacando: concessionárias, locadoras de veículos, autopeças e afins. Além destas, é observada a presença de atividades que se voltam ao comércio e serviços relacionados ao varejo, como supermercados, além de serviços de alimentação e restaurantes, como pizzarias e churrascarias. Em menor grau, também são observadas atividades ligadas à construção civil, como lojas de pisos, mármore e granito.
Leste II	78 a 108	Rua Odilon Santos Castanheiras	Assim como o Leste I, são identificadas neste setor inúmeras atividades ligadas aos serviços automotivos, como serviços de autopeças, borracharias e manutenção de veículos. Também são identificadas várias lojas do segmento de construção civil, como: loja de pisos, marcenaria, vidraçaria, hidráulica, tintas e afins.

**Fonte:** AMORIM (2021)

No Setor Leste I, apresenta-se um padrão espacial caracterizado pela concentração expressiva de atividades voltadas aos serviços automotivos, tendo como destaque concessionárias, montadoras e locadoras de veículos, autopeças, entre outros. Em particular, observam-se que muitas concessionárias atuam em grupo nesta porção da avenida, coexistindo em um mesmo quarteirão, por exemplo, cerca de seis empresas automobilísticas. É o caso do grupo SAGA (Sociedade Anônima Goiás de Automóveis), que em suas dependências internas funcionam como uma mesma empresa, mas externamente (diga-se de passagem, na fachada) se apresentam aos consumidores de acordo com a marca.

Outros grupos também se aglomeram no Setor Leste I da avenida, no entanto, com segmentos diferentes. É o caso do grupo Kamel, sediado em Araxá (MG), com diversos segmentos, como eletrodomésticos, varejo e calçados. No Eixo Comercial João Naves de Ávila, por exemplo, além do varejo, na presença do supermercado Megamix, outro segmento também se faz presente: é o caso da revendedora Nissan, pertencente ao grupo Kamel.

No Setor Leste II, atividades comuns, no entanto, com menor grau de especialização, foram identificadas. Diferente do Setor Leste I, nesta porção do Eixo Comercial são observadas



com maior presença atividades de serviços relacionadas à construção civil, como loja de pisos/mármore/granitos, marcenarias, vidraçaria, hidráulica, tintas e afins, organizados pelo menos a cada dois quarteirões na Avenida João Naves de Ávila.

Um fato curioso, e já citado neste trabalho, está no uso e ocupação da edificação, sendo o térreo utilizado com atividades ligadas ao comércio, enquanto os pavimentos superiores utilizados como residência multi e/ou unifamiliar. Certamente essas atividades passaram a existir com o passar dos anos por consequência da crescente função comercial adquirida pela Avenida João Naves de Ávila ao longo dos anos, especialmente em razão da eminente ocupação dos bairros que margeiam a avenida.

Neste setor, assim como no Setor Leste I, são identificadas atividades ligadas à oferta de serviços automotivos. No entanto, se apresentam com um menor grau de especialização, como serviços de autopeças, borracharias e manutenção de veículos, o que nos faz inferir que esta porção da avenida está intimamente relacionada ao fluxo de veículos e caminhões que penetram à cidade pela BR-365 via Avenida João Naves de Ávila.

Por último, e com uma dinâmica que corresponde ao fluxo de passageiros resultante do Terminal de Ônibus Santa Luzia, localizado no bairro homônimo, está o Setor Extremo Leste.

**Quadro 05:** Identificação e caracterização do Setor Extremo Leste do Eixo Comercial João Naves de Ávila

<b>Extremo Leste</b>	109 a 129	BR-365	Concentração de atividades voltadas à prestação de serviços rápidos, tais como: mototáxi, papelaria, distribuidora de bebidas, bares, lanchonetes, etc. Todas essas atividades estão relacionadas com a proximidade do Terminal Santa Luzia, resultando em um fluxo rápido e passageiro de pessoas no entorno. Também caracterizam este setor a quantidade expressiva de residências unifamiliares.
----------------------	-----------	--------	---

**Fonte:** AMORIM (2021)

A proximidade com o Terminal de Ônibus resulta em uma circulação intensiva de passageiros que embarcam e desembarcam no bairro Santa Luzia e Segismundo Pereira, contribuindo para a instalação de atividades terciárias para atender esse fluxo. Como exemplo, são identificadas neste setor a prestação de serviços, como: mototáxis, distribuidora de bebidas, lanchonetes, papelaria, loteria, caixas eletrônicas, podendo alguns destes ser encontrados nas dependências internas e externas do terminal de ônibus.

Além desses serviços, também caracterizam o Setor Extremo Leste inúmeras residências unifamiliares às margens do Eixo Comercial, o que acaba por criar múltiplas heterogeneidades



na conformação do padrão espacial nesta porção da avenida. Ao passo em que se observam as residências, também são identificados alguns lotes vagos entre os quarteirões que se sucedem ao fim do eixo comercial, reforçando também o processo de especulação imobiliária.

### 3.3. Significados e tendências da Avenida João Naves de Ávila

Do ponto de vista simbólico, são inúmeros os significados representados pela Avenida João Naves de Ávila, seja para a cidade de Uberlândia; para os antigos moradores que cresceram nas margens do antigo traçado da ferrovia Mogiana; ou para os estudantes e professores que a atravessam para adentrar à Universidade Federal de Uberlândia.

**Figura 25:** Uberlândia (MG) – Avenida João Naves de Ávila



**Fonte:** LUZZ (2019)

Durante décadas, o trecho onde foi construída a avenida era considerado um divisor da cidade por causa da linha de ferro da antiga Companhia Mogiana, que vinha dos lados de Araguari, atravessava toda a extensão da Avenida Monsenhor Eduardo e seguia pela Avenida João Naves de Ávila em direção à Uberaba. A desativação do antigo percurso e a transferência dos trilhos, em 1970, na gestão do antigo prefeito Renato de Freitas, também marcou uma divisão no ritmo de desenvolvimento da cidade (DIÁRIO DE UBERLÂNDIA, 2018).



Nesse período, Uberlândia dispunha de um tecido urbano adensado, mas que aspirava para uma emergente expansão. Por essa razão, as margens do antigo traçado da Mogiana, onde se localizam os bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira, Pampulha e Carajás, ainda não haviam sido efetivamente ocupados em função da ausência de eixos viários que possibilitassem a circulação de veículos automotivos. E paradoxalmente, sabemos que o espaço urbano, sobretudo dos anos 1970 em diante, erigiu-se partindo de um planejamento urbano que seguia o discurso ufanista de progresso com qual também se apresentava o Brasil.

Em vista disso, o projeto de transferir os trilhos para as franjas da cidade assentou os ideais que se defendiam, resultando no consequente parcelamento do solo urbano em áreas que, à época, correspondiam a vastas propriedades de terra. Assim como várias obras executadas na cidade herdaram nomes de figuras públicas, consideradas ímpares para o desenvolvimento de Uberlândia, a avenida que se construía após a remoção dos trilhos também necessitava de uma homenagem particular. Por essa razão, João Naves de Ávila foi o escolhido para tal feito, pois foi um dos maiores pecuaristas da região durante o século XX, além de ocupar espaços de grande prestígio na política local, sendo inicialmente nomeado conselheiro do município, o que lhe outorgou o direito de assumir interinamente a prefeitura de Uberlândia durante a década de 1930.

Em julho de 1970, um ano após da remoção dos trilhos, foi, então, apresentado um projeto de Lei no qual previa a denominação da avenida homenageando o pecuarista, o qual foi posteriormente aprovado, e segue até hoje na memória dos moradores da cidade ao se referir à localização de várias infraestruturas presentes no local, como “lá na João Naves”.

Nos anos seguintes, dotada de referências locais num contexto de desenvolvimento e expansão urbana com qual se observava Uberlândia, as margens da Avenida João Naves de Ávila foi pouco a pouco se erigindo. O primeiro trecho dela, entre os bairros Centro, Nossa Senhora Aparecida e Cazeca, apresentavam uma dinâmica bastante residencial, mas que aos poucos foram sendo instaladas atividades comerciais e de serviços; diferente do segundo trecho, que compreende os bairros Saraiva, Santa Mônica, Lagoinha, Segismundo Pereira, Pampulha, Santa Luzia e Carajás, onde a ocupação ocorreu seguindo um padrão de uso do solo que se restringia aos quarteirões intra-bairros, de modo a garantir que os lotes às margens da avenida fossem ocupados com atividades ligadas ao uso comercial e de serviços que futuramente viriam a se instalar. O que, indubitavelmente, ocorreu.



O planejamento de ocupação da Avenida foi, desde sua gênese, articulado para se tornar um Eixo Comercial de grandes dimensões. A começar pela extensão da avenida, com 8,5 quilômetros: a maior da cidade (até mesmo maior que a Avenida Rondon Pacheco, outro eixo comercial, mas com uma dinâmica diferente). Em seguida, pelo parcelamento do solo urbano, que restringia a ocupação dos lotes à margem da avenida para fins comerciais, justificado pelo tamanho destes. A soma desses atributos assinala a existência de uma forma espacial contemporânea, caracterizada pela disposição de grandes infraestruturas, e que revelam um conteúdo singular no espaço urbano uberlandense.

Dispondo do maior *Shopping Center* da cidade, do maior hipermercado, da sede da Câmara e da Prefeitura, do campus principal da maior Universidade da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, do primeiro BRT instalado com 7,5 quilômetros de extensão e 13 estações também da região, a Avenida João Naves de Ávila carrega significados que se tornam ininteligíveis de se compreender em sua totalidade. Para a cidade de Uberlândia, a Área Central ainda é o principal foco de comércio e serviços, principalmente para a atividade varejista popular e comercial. No entanto, formas espaciais que carregam em sua dinâmica interna características tão singulares, sendo a atividade terciária um desses elementos, contribuem para reconhecer a existência de uma nova centralidade, representada pela Avenida João Naves de Ávila, na cidade de Uberlândia.

Com um acelerado desenvolvimento que se mostra evidente e que parece não se estabilizar, pressupõe-se que a tendência da avenida João Naves de Ávila seguirá com a ocupação maciça de atividades terciárias, em detrimento dos usos residenciais uni e multifamiliares, tendo em vista o envolvimento do conjunto de fluxos e fixos que atuam como elementos de (re)estruturação do espaço urbano. Acresce-se que, na atualidade, sob reflexo das transformações que acometem o espaço urbano de muitas cidades, alguns serviços existentes na avenida poderão vir a sofrer sazonalidades no que se refere à abertura e fechamento como consequência do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2001), resultando, inclusive, em diferenciações que envolvem o ato de consumir.

À medida em que as atividades centrais vão se dispersando e produzindo um padrão poli(multi)nucleado, os movimentos também passam a se tornar igualmente multidirecionais, ocorrendo da cidade para toda a cidade. Assim, da imagem do pêndulo, isto é, do móvel, mas fixo e exato em seus limites, a manifestação de deslocamentos nessas novas centralidades (a qual se discute a Avenida João Naves de Ávila), passa, agora, a ser caracterizada e



compreendida sob outras figuras e papéis, sendo um deles o elemento fluído, que transcende ao modo de consumir.

Isso nos leva a refletir acerca dos modos com quais as novas centralidades, ou simplesmente centralidades – uma vez que não são novas, mas se tornam, como mencionara Tourinho (2004) – devem ser concebidas. Seja pelo conteúdo, pela forma ou pelo processo com qual se originam as atividades terciárias, pressupõe-se que uma centralidade somente continuará respondendo pelo seu grande poder de atração se promoverem atividades terciárias que superem o caráter especializado com qual se apresentam, mas que também ofereçam atributos a fim de garantir a permanência dos consumidores transeuntes (atinentes da modernidade líquida contemporânea) em seus espaços.



#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Compreender o processo de descentralização, independente do porte da cidade, é um grande desafio, já que durante algumas décadas alguns estudos voltados para a estrutura interna das cidades [como o que se propõe neste trabalho] foram deixados de lado pela Geografia Urbana. Para a realização desta tarefa, é indispensável entender a histórica local da cidade, bem como os processos que engendram diversas formas no tecido urbano, resultando em um conteúdo particular para cada realidade que se propõe analisar.

Enquanto nas metrópoles a descentralização data do início do século XX, são nas cidades médias que esse mesmo processo ganha força somente a partir dos anos 1970, sob a conjugação de elementos tão marcantes que incidem no modo de se compreender o espaço urbano em sua totalidade. A difusão do comércio, como um desses elementos, inicialmente acompanhava o crescimento da cidade, mas à medida em que esta se expande e ocorrem modificações no espaço urbano, o comércio também se altera e busca amenidades para garantir sua realização, como forma de manter a atração sobre seus consumidores. Nesse movimento, com a expansão do tecido urbano e aumento expressivo da população em espaços cada vez mais distantes da Área Central, as atividades comerciais se ampliam e ganham ainda mais notoriedade – no que concerne à infraestrutura erguida dessas atividades terciárias – com a difusão do automóvel, pois fortalece ainda mais o distanciamento entre os bairros mais afastados – e o centro tradicional.

Essas características remontam a uma análise de Uberlândia, realizada neste trabalho. Concebida na condição de uma cidade em transição, o crescimento populacional e a expansão espacial assinalam processos que se tornam ímpares na compreensão da configuração interna da cidade. A descentralização, como um desses processos, se apresenta de forma expressiva a partir dos anos 1990, com a expansão dos eixos viários, com a criação de bairros cada vez mais distantes da área central, com a instalação de infraestruturas de grande porte e que reforçam o poder de atração na organização interna da cidade, além da circulação intensiva do transporte coletivo, especialmente nas vias de maior fluxo.

Como reflexo dessa expansão, os eixos comerciais passam a cumprir um papel de intermediação no espaço intraurbano, como observado na análise da Avenida João Naves de Ávila. Nesta, além de interligar os setores Leste, Sul e a Área Central de Uberlândia, manifestam-se atividades comerciais e de serviços como resultado da articulação entre os



agentes produtores da cidade e das amenidades resultantes do fluxo diário de passageiros e veículos, o que a torna singular quando comparada com outras avenidas de Uberlândia.

Neste trabalho, observou-se, através das pesquisas de campo e das análises que a Avenida João Naves de Ávila se revela como um eixo comercial de atividades centrais e, portanto, uma centralidade no espaço urbano [e não uma “nova centralidade”, pois para atingir se tornar uma, o tempo e as transformações ocorridas na avenida se constituem como indispensáveis para sua compreensão na atualidade]. Planejados, como é o caso de muitas cidades, ou não, os eixos comerciais são, primeiramente, eixos viários. No entanto, em razão dos processos espaciais que produzem o espaço urbano, tornam-se comerciais, assegurando uma dinâmica particular à área do seu entorno, podendo os bairros adjacentes sofrer constantes processos de (re)estruturação.

A diferenciação interna na área analisada resultou da diversidade de processos espaciais, do grau de intensidade funcional e dos padrões de localização das atividades de comércio e serviços. Isso configurou a Avenida João Naves de Ávila em setores heterogêneos e com uma dinâmica própria na ocupação funcional. Enquanto no primeiro setor são observadas atividades terciárias que acompanham o comércio e serviço popular da área central, o mesmo não se observa no final da avenida, pois nesta área se localizam atividades com menor grau de especialização; característica esta que diametralmente oposta na metade da avenida, onde se localizam atividades com elevado grau de especialização, tornando-a, dentro de uma centralidade, uma outra centralidade, no entanto, multi(poli)nucleada.

Não se pode deixar de mencionar a expressividade de espaços vazios observados na avenida. Apesar de corresponder a uma quantidade inferior quando comparado com outros usos, refletem o processo de especulação imobiliária que não se resume à área de estudo, mas em várias outras áreas da cidade. Como o processo de descentralização é recente, muitos lotes ainda se encontram desocupados, à espera de uma valorização ainda maior. Assim, há um espaço considerável para a expansão das atividades comerciais terciárias na Avenida João Naves de Ávila, que podem revelar processos ainda mais transformadores.

Em linhas gerais, sobretudo em razão da longa extensão da avenida, pode-se afirmar que a João Naves de Ávila é, além de uma centralidade existente no espaço urbano de Uberlândia, é também um Eixo Comercial. Apesar de ocorrer diferenciações no que concerne à dinâmica de cada um dos setores classificados neste estudo, não se pode dirimir a ocorrência de uma integração entre os bairros e a avenida, como já exposto, sendo a existência do



corredor estrutural um desses elementos. Nesse sentido, revelam o processo de reestruturação em curso na expansão da atividade comercial, que, como já dito, altera as funções, os usos e a composição social, contribuindo para a produção do espaço.

Isto significa que a reestruturação das atividades terciárias ocorridas em Uberlândia, sobretudo em torno dos eixos comerciais, sendo a Avenida João Naves de Ávila um deles, gerou uma oferta de comércio e de serviços benevolente tanto para os bairros adjacentes, como por aqueles que se utilizam do automóvel, mediante as facilidades de deslocamento e de estacionamento nesta via. Neste contexto, amplia-se o consumo a partir da inserção de empresas locais, filiais de capital estrangeiro (montadoras e concessionárias), nacional (farmácias), regionais (supermercados) e até mesmo locais, que começam a alterar a percepção das pessoas e dos lugares, através da mudança de hábitos de consumo.

A partir das evidências que surgiram no decorrer do processo do estudo podem aparecer novas indagações para futuros estudos sobre a Avenida João Naves de Ávila. Nesse sentido, cabe então perguntar: quais as tensões que ocorrem no que diz respeito às sazonalidades das atividades de comércio e serviços no Eixo Comercial João Naves de Ávila? Até quando o processo de criação dessas novas atividades continuará em vigor no Eixo Comercial? É possível que a avenida sofra um processo de estagnação das atividades comerciais em favor de construção de edifícios residenciais e/ou usos mistos? Em até quanto tempo o final da avenida sofrerá transformações com a instalação de atividades terciárias, tal como ocorre nos outros setores classificados neste estudo?

Essas novas questões remetem à problemática inicial e evidencia a complexidade da produção do espaço urbano na sociedade contemporânea, assinalada sob o poderio do sistema capitalista, de modo específico à dinâmica do Eixo Comercial João Naves de Ávila mediante o conteúdo que se expressa como resultado dos processos socioespaciais no contexto da região em que se encontra Uberlândia, o Triângulo Mineiro e a realidade brasileira.



## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEIXO, C. A. P. **Edifícios e galerias comerciais: arquitetura e comércio na cidade de São Paulo, anos 50 e 60.** (Dissertação de Mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia de São Carlos, 2005. 283f.
- ALVES, L. A. **Reestruturação urbana e criação de novas centralidades: considerações sobre os shoppings centers.** Revista Caminhos de Geografia. 12(37), 171-184 (2011).
- \_\_\_\_\_. **Os processos socioespaciais da zona periférica do centro: um estudo da área central de Uberlândia (MG).** 2011. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia- MG.
- ATTUX, D. E. **Revitalização urbana em centros históricos: estudo de caso do bairro Fundinho.** 280f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001.
- BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana.** 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997, 525p.
- BESSA, K. C. F. O. **Constituição e expansão do meio técnico, científico, informacional em Uberlândia: o lugar nas redes.** 2001. 331f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2001.
- BRANDÃO, C. A. **Triângulo: capital, geopolítica e agroindústria.** 1989. 183f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) – CEDEPLAR. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 2009.
- CASTELLS, M. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- COCOZZA, G. P.; OLIVEIRA, L. M. **Forma urbana e espaços livres na cidade de Uberlândia (MG),** Brasil. Paisagem e Ambiente (Ensaio), São Paulo, n.32, p.9-32, 2013.
- CORRÊA, R. L. **O espaço urbano: notas teórico-metodológicas.** In: Roberto Lobato Corrêa – Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, 302p.
- \_\_\_\_\_. **Comércio e espaço: uma retrospectiva e algumas questões.** Textos LAGET – Série Pesquisa e Ensino, Rio de Janeiro, UFRJ, n. 2, 2000.
- CLEPS, G. D. G. **A produção do espaço urbano de Uberlândia e as políticas públicas de planejamento.** Caminhos de Geografia (UFU), v. 9, p.26-41, 2008.
- DUARTE, H. S. B. **A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias.** Os centros funcionais. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 36, p.53-98, 1974.
- HORWOOD, E. M. & BOYCE, R. R. **Studies of the central business district and urban freeway development.** Seattle, University of Washington, 1959.
- LEFEBVRE, H. **Espaço e política.** Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008, 192p.
- LOPES, V. M. Q. C. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriação dos espaços.** Uberlândia: EDUFU, 2010, 216p.
- MARX, K. Capítulo VI. Inédito. O Capital. São Paulo: Centauro, 2004.
- MOTTER, C. **A cidade de Chapecó e suas centralidades: uma análise a partir dos subcentros**



- e eixo comercial.** 2016. 188 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.
- MOURA, G. G. **Imagens e representações da periferia de Uberlândia (MG):** um estudo de caso do Setor Oeste. 2003. 282f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- ORTIGOZA, S. A. G. **Paisagens do consumo: São Paulo, Lisboa, Dubai e Seul.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2010, 235 p.
- PACHECO, R. A. **A influência das elites e das políticas públicas na configuração do espaço urbano: uma crítica a partir do Setor Leste de Uberlândia (MG).** 2015. 149f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Uberlândia (UFU), 2015.
- PADILHA, V. **Shopping center: a catedral da mercadoria.** São Paulo, Boitempo, 2006.
- PARKER, A. J. **Um olhar sobre as transformações no comércio: teoria e prática.** In: BARATA SALGUEIRO, T. (Coord.) *Globalização e reestruturação urbana.* Lisboa: Universidade de Lisboa/CEG, 1998. p.51-64.
- PAULA, D. A. **Ferrovia e cidade: os trilhos do progresso em Uberlândia-MG.** In: VI Congresso Brasileiro de História Econômica e 7ª Conferência Internacional de História de Empresa, 2005, Conservatória-RJ. VI Congresso de História Econômica e 7ª Conferência Internacional de história de empresas. Rio de Janeiro: ABPHE, 2005. p. 01-20.
- PEREIRA, C. S. S. **Centro, centralidade e cidade média: o papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte-CE.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, 2014. 328p.
- PEREZ, J. L. S. **As galerias comerciais de Pelotas (RS) e a percepção de lugar.** Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Rio Grande, 2009. 63p.
- PINTAUDI, S. M. A cidade e as formas de comércio. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (Org). **Novos Caminhos da Geografia.** São Paulo: Contexto, 1999. p. 143-159.
- \_\_\_\_\_. **O templo da mercadoria: Estudo sobre os shopping centers do Estado de São Paulo.** São Paulo: Tese de Doutorado em Geografia pela Universidade de São Paulo, 1989.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. Lei Complementar nº 245, de 30 de novembro de 2000. **Parcelamento e zoneamento do uso e ocupação do solo no Município de Uberlândia.** Uberlândia: PMU, 2000.
- PROUDFOOT, Malcolm J. City Retail Structure. In: **Readings in Urban Geography.** KOHN, C.; MAYER, R. (eds.). Chicago: The Chicago University Press, 1958. p. 395- 398.
- RAMIRES, J. L. **Tendências espaciais recentes do processo de verticalização em Uberlândia.** Sociedade & Natureza, Uberlândia, v. 10, n. 20, julho/dezembro, 1998.
- RIBEIRO FILHO, V. **A configuração da Área Central de Manaus e sua dinâmica recente.** 2004, 246f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.
- ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade.** Tradução. José Charters Monteiro e José da Nóbrega Souza Martins. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.
- SALGUEIRO, T. B. **Novas formas de comércio.** Revista Finisterra. Lisboa, n.24, v.48, 1989, 97p.



- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica, Razão e Emoção**. 3ª Edição. São Paulo: Edusp (Editora da USP), 2003.
- SÁTYRO, D. M. (2017a). **A ferrovia nas cidades bocas de sertão: alterações na morfologia e na estrutura urbana**. Terra Brasilis (Nova Série). Revista da Rede Brasileira de História da Geografia e Geografia Histórica, v. 8, pp. 1-16.
- SILVA, O. T. **A centralidade metropolitana em pedaços: reflexões sobre os novos centros e suas centralidades**. Revista Cidades, v. 12, n. 20, 2015, p.176-205.
- STROHAECKER, T. M. A Zona Periférica ao Centro: uma revisão bibliográfica. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 50, n.4, 1988, p.171-183
- SOARES, B. R. **Da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro**. 1995. 366f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.
- \_\_\_\_\_. **Habitação e produção do espaço em Uberlândia**. 1988. 237f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.
- SOUZA, M. V. M. **Cidades Médias e Novas Centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. 2009. 248f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.
- SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. 5ª Ed. São Paulo: Contexto, 1994, 80p.
- \_\_\_\_\_. **A gestão do território e as diferentes escalas de centralidade urbana**. Revista Território, Rio de Janeiro, ano III, n.4, p.26-37. 1998.
- \_\_\_\_\_. **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 630f.
- \_\_\_\_\_. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Revista de Geografia, São Paulo, v.10, p.1-18, 1991.
- TEIXEIRA, T. **Bandeirantes e pioneiros do Brasil Central: história da criação do município de Uberlândia**. Vol. 1. Uberlândia: Uberlândia Gráfica LTDA, 1970. 546p.
- TOURINHO, A. O. **Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para estudo da centralidade em São Paulo**. 2004. 438f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Centro de Pós-Graduação, Estruturas Ambientais Urbanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- VARGAS, B. L. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Livraria Duas Cidades LTDA, 1983.
- VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001, 373p.
- \_\_\_\_\_. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo: Studio Nobel, 2012, 296p.

## ANEXOS

### Anexo 1: Classificação das atividades de uso e ocupação dos quarteirões

Classificação	Quant.	%
Lotes vagos	68	12,64
Residência Multifamiliar ou Unifamiliar	66	12,27
Espaço para Aluguel, Fechado, À Venda ou em Construção	39	7,25
Serviços automotivos (Autopeças e reparação para veículos: carros, motos e bicicletas)	37	6,88
Outros serviços	34	6,32
Material de Construção, Madeireira, Vidraçaria, Molduras, Elétrico, Hidráulico e Tintas	26	4,83
Bar, Lanchonete, Café, Sorveteria, Panificadora, Confeitaria e Quitanda	25	4,65
Concessionária e locadora de veículos	18	3,35
Pisos, Granitos, Mármore, Pedras e Piscinas	15	2,79
Restaurante, Churrascaria, Fast Food e Pizzaria	14	2,60
Vestuário e Aluguel de Roupas	13	2,42
Instituição Financeira (Banco, câmbio, seguradora e crédito pessoal)	12	2,23
Salão de Beleza (cabeleireiro, manicure, pedicure, estética, cosméticos e barbearia)	12	2,23
Hotel, Hostel, Pousadas e Motel	11	2,04
Posto de Gasolina, Troca de Óleo e Lava Jato	11	2,04
Escritório de Advocacia, Consultoria, Contabilidade, Engenharia, Arquitetura e Design	10	1,86
Assistência técnica (eletrodomésticos e eletroeletrônicos)	8	1,49
Clínica Médica, Odontológica e Psicológica	8	1,49
Escola básica, Escolas de Línguas, Informática, Música, Futebol e Pré-vestibular	8	1,49
Autoescola, Centro de Formação de Condutores e Despachante	7	1,30
Copiadora, Gráfica, Encadernação e Papelaria	7	1,30
Estacionamento	7	1,30
Clínica Veterinária e Pet Shop	6	1,12
Construtora, Imobiliária e Administradora de condomínios	6	1,12
Marcenaria, Reforma e Confecção de Móveis	6	1,12
Serviço de fretes, mototáxi e afins	6	1,12
Supermercados, Armazém, mercearia e Taberna	6	1,12
Academia de Ginástica, Dança e Musculação	5	0,93
Igrejas, Instituições Benéficas, Ong's, Maçonaria, Casas de Oração	5	0,93
Órgãos Públicos (federal, estadual e municipal)	5	0,93
Drogaria, Farmácia e Perfumaria	4	0,74
Faculdades, cursos técnicos, MBA, especialização	4	0,74
Alfaiate, Costureira, Sapateiro e Pintor	3	0,56
Artigos para Casa (móveis, colchões e redes)	3	0,56
Comércio Atacadista (estivas, bebidas, distribuidoras, depósitos e empacotadoras)	3	0,56
Ferro Velho	3	0,56
Floricultura e jardinagem caseira	3	0,56
Galeria comercial	3	0,56
Hospital, Centro Médico e Necrotério	2	0,37
Lavanderia, Tinturaria e Conserto de Roupas	2	0,37
Produtos agropecuários	2	0,37
Tatuagem	2	0,37
Agência de Modelos, Eventos e Estúdio Fotográfico	1	0,19
Associações, Conselhos Regionais, Cooperativas e Sindicatos	1	0,19
Relojoaria, Joalheria, Bijuteria e Ourivesaria	1	0,19
<b>TOTAL</b>	<b>538</b>	<b>100%</b>



**Anexo 3:** Lotes vagos registrados durante os trabalhos de campo realizados entre 2019 e 2021

