

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, GEOCIÊNCIAS E SAÚDE COLETIVA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - LICENCIATURA

ELLIS ROZA PASSOS

**PAISAGEM URBANA E ENSINO DE GEOGRAFIA: POSSIBILIDADES DE UMA
AULA DE CAMPO NO TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA-MG**

Uberlândia-MG

2026

ELLIS ROZA PASSOS

**PAISAGEM URBANA E ENSINO DE GEOGRAFIA: POSSIBILIDADES DE UMA
AULA DE CAMPO NO TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA-MG**

Trabalho de Conclusão do Curso de Graduação em Licenciatura em Geografia, do Instituto de Geografia, Geociências e Saúde Coletiva, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para obtenção de diploma de graduação.

Orientadora: Profa. Dra. Amanda Regina Gonçalves

Uberlândia-MG

2026

Uberlândia-MG, 07 de agosto de 2026.

Banca examinadora:

Profa. Dra. Amanda Regina Gonçalves (Orientadora) – UFU

Profa. Msc. Ludimila Pereira Alves – SRE Uberlândia/SEEMG

Profa. Dra. Glaucia Carvalho Gomes – UFU

RESUMO

O presente trabalho discute como a percepção das paisagens urbanas pode contribuir para a compreensão da segregação socioespacial na cidade de Uberlândia-MG. Fundamentado na Geografia Crítica e na pesquisa qualitativa empírico-analítica, o estudo investiga a produção do espaço urbano e a segregação espacial a partir da observação de trajetos realizados via transporte público coletivo. A metodologia apoia-se na organização de uma proposta de um trabalho de campo efetuado em linhas de ônibus que circulam na cidade de Uberlândia-MG. Os dados foram coletados por meio de registros fotográficos, e organizados em sete trechos, servindo de base para elaboração de uma sequência didática destinada ao ensino de Geografia no Ensino Médio. A proposta pedagógica foi realizada através de três etapas articuladas: aula pré-campo, que é a problematização e apresentação de conceitos; aula de campo, direcionada ao olhar das paisagens e da produção do espaço urbano pelas janelas do ônibus; e aula pós-campo, que é constituída por atividades de roda de conversa e produção artística de lambe-lambe, como forma de ocupação e experimentação criativa. Os resultados da coleta e análise dos dados de campo destacam que o deslocamento de ônibus expõe visivelmente as discrepâncias de infraestrutura, moradia e oferta de serviços entre áreas centrais, e/ou nobres, e bairros periféricos, mas que por si só não desvenda as intenções dos agentes produtores do espaço. Conclui-se que a aula de campo em transporte público atua como um recurso didático viável para o ensino de Geografia. Essa prática permite aperfeiçoar a mera contemplação visual da paisagem, que se aproxima da experiência espontânea do aluno, rumo ao entendimento das estruturas e conflitos que moldam a produção do espaço urbano, sob a lógica capitalista. Dessa forma, instrumentalizar os alunos com conceitos e conhecimentos da Geografia para que eles possam compreender e analisar os espaços da sua vivência cotidiana, pode promover a consciência espacial e a formação cidadã emancipatória.

Palavras-chave: Paisagem urbana; Segregação socioespacial; Ensino de Geografia; Aula de campo; Transporte público.

ABSTRACT

The present work discusses how the perception of urban landscapes can contribute to the understanding of socio-spatial segregation in the city of Uberlândia-MG. Based on Critical Geography and empirical-analytical qualitative research, the study investigates the production of urban space and spatial segregation from the observation of routes made via collective public transport. The methodology is based on the organization of a proposal for fieldwork carried out on bus lines that circulate in the city of Uberlândia-MG. The data were collected through photographic records, and organized in seven sections, serving as a basis for the elaboration of a didactic sequence for the teaching of Geography in High School. The pedagogical proposal was carried out through three articulated stages: pre-field class, which is the problematization and presentation of concepts; field class, directed to the look of landscapes and the production of urban space through the windows of the bus; and post-field class, which consists of conversation circle activities and artistic production of *lambe-lambe*, as a form of occupation and creative experimentation. The results of the collection and analysis of field data highlight that bus travel visibly exposes the discrepancies in infrastructure, housing and service supply between central and/or noble areas and peripheral neighborhoods, but that by itself does not unveil the intentions of the agents producing the space. It is concluded that the field class in public transport acts as a viable didactic resource for the teaching of Geography. This practice allows perfecting the mere visual contemplation of the landscape, which is close to the student's spontaneous experience, towards the understanding of the structures and conflicts that shape the production of urban space, under capitalist logic. In this way, equipping students with concepts and knowledge of Geography so that they can understand and analyze the spaces of their daily experience can promote spatial awareness and emancipatory citizenship formation.

Keywords: Urban landscape; Socio-spatial segregation; Geography teaching; Field class; Public transportation.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL ...	11
3. A PAISAGEM COMO INSTRUMENTO PARA A LEITURA GEOGRÁFICA DA CIDADE	15
4. O ENSINO DE GEOGRAFIA E A EDUCAÇÃO GEOGRÁFICA NA CIDADE	18
5. PROPOSTA DE SEQUÊNCIA DIDÁTICA: INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DE BAIRROS DO SETOR SUL DE UBERLÂNDIA-MG	21
5.1. Aula pré-campo: O espaço urbano e a segregação socioespacial em Uberlândia.....	22
5.2. Aula de campo e as paisagens percebidas pelas janelas de ônibus coletivo.....	24
5.3. Aula pós-campo: discussão e produção artística para ocupação da cidade	35
6. CONCLUSÃO.....	36
APÊNDICE A – ROTEIRO DE AULA EM CAMPO	41
APÊNDICE B – QUESTIONÁRIO PARA AULA PÓS-CAMPO.....	45

1. INTRODUÇÃO

A paisagem é essencial como ponto de partida para o entendimento do entorno. O primeiro contato do indivíduo com o espaço é o lugar de vivência, onde realiza as suas atividades cotidianas, e é no lugar da vivência que também percebe sua estruturação, através da materialidade do espaço geográfico. O lugar pode ser cheio de afetos, memórias, mas em contato com outras paisagens da cidade, esse indivíduo pode reconhecer outros elementos comparativos à sua realidade, e adquirir criticidade sobre o espaço onde vive.

A observação e análise dessas diversas paisagens dentro do espaço urbano possibilita a composição de parte da sua realidade, bem como parte do entendimento da produção e (re)produção do espaço, que é transformado por diversos agentes sociais. Assim, o trabalho do professor sobre as paisagens urbanas pode buscar mediar o entendimento daquilo que está invisível nas estruturas, e que são constituídas por processos históricos, através das relações sociais estabelecidas no espaço, bem como as desigualdades espacializadas; pois a paisagem urbana se transforma ao longo do tempo e exprime a materialidade produzida socialmente no espaço, e que revela parte da estrutura da sociedade capitalista, e que são invisíveis na sua totalidade.

Um exemplo claro dessas transformações no espaço urbano ao longo do tempo, e que ajuda a compreender a relação entre o visível e o invisível na paisagem, é a gentrificação dos espaços. Mesmo que esse processo seja frequentemente apresentado como um ideal de renovação e progresso para bairros populares em áreas centrais, sua dimensão vai muito além das aparências. Como aponta Neil Smith (2007, p. 18), “sua importância simbólica ultrapassa em muito sua importância real; é uma pequena parte, embora muito visível, de um processo muito mais amplo”. Trata-se, na verdade, de uma reestruturação urbana e de uma diferenciação do espaço geográfico impulsionadas pela ação do capital e do Estado.

A Avenida João Naves de Ávila, uma via analisada nesse trabalho, é um exemplo de gentrificação que se relaciona com a reestruturação urbana e a gentrificação comercial, pois anteriormente possuía trilhos de trens associados à antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro com grande importância para o escoamento de produção agrícola, e armazéns comerciais em sua extensão. Hoje, a avenida consolidou-se como um eixo de expansão que foi valorizado por meio de mudanças na infraestrutura pela ação do Estado, como a inauguração do Corredor Estrutural BRT, a construção da Universidade Federal de Uberlândia e outros serviços públicos, e o comércio diversificado como supermercados e lojas automotivas de luxo. Eixos comerciais, como a Avenida João Naves de Ávila, “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” (Amorim; Ribeiro Filho, 2022, p. 419).

De acordo com Carlos (2016), a reprodução do espaço geográfico e dos processos antes citados, é produto social e histórico das relações dos agentes presentes no espaço, que está em constante contradição entre os lugares vividos, e os lugares produzidos como valor de troca, gerando conflitos na reprodução do espaço.

Para Carlos (2016, p. 65), a reprodução do espaço urbano sob o capitalismo implica numa racionalização:

(...) a vida cotidiana se apresenta tendencialmente invadida por um sistema regulador em todos os níveis, concretizada no espaço como norma - ditos interditos - que formaliza e fixa as relações sociais reduzindo-as a formas abstratas, autonomizando as esferas da vida e, como consequência, dissipando a consciência espacial.

Assim, é pertinente que o ensino de geografia na escola possa elucidar aos estudantes, e ao docente que tem suas atividades cotidianas na cidade, sobre a importância do pertencimento, do papel social dos sujeitos no espaço urbano, e suas possibilidades de atuação nesses lugares. Abre-se, então, a possibilidade para o pensamento crítico em razão da produção do espaço, como ele foi instituído da forma que é hoje, como se construiu dessa forma através do espaço-tempo, e de que forma ele pode ser pensado para além do que é posto.

Ao refletir que o entendimento do espaço geográfico e suas desigualdades pode partir pela materialidade da paisagem para chegar à totalidade do espaço geográfico, assim como suas complexidades, é possível associá-la às ideias de Ruy Moreira (2008, p. 118). O autor propõe níveis de abstração que partem da percepção imediata da paisagem, passam pela leitura do território como arranjo socialmente construído, e alcançam o espaço geográfico como totalidade em movimento, níveis que não se excluem, mas se articulam entre si. Para Moreira, essa leitura do espaço geográfico, através da articulação dos conceitos estruturantes, sugere que a paisagem seja essencial como ponto de partida para investigação e compreensão da totalidade do espaço e da sociedade: "Paisagem, território e espaço – com o primado do espaço – são assim as categorias da geografia. Analisar espacialmente o fenômeno implica antes descrevê-lo na paisagem e a seguir analisá-lo em termos de território, a fim compreender-se o mundo como espaço" (Moreira, 2008, p. 116).

Entende-se, nesse ponto, que o espaço geográfico é resultado das práticas socioespaciais, assim como a paisagem é observada como materialidade no espaço. Dessa

forma, ao andar no transporte público, a paisagem pode chamar atenção, porque pode oferecer para quem olha por suas janelas, a possibilidade de visualizar em seu deslocamento cotidiano as diferenças do uso e ocupação do espaço urbano, as desigualdades econômicas, sociais, num processo dialético.

Um exemplo são pessoas que moram nas periferias de Uberlândia, e precisam utilizar o ônibus para trabalhar ou estudar no centro da cidade, em áreas mais nobres, ou até mesmo em localidades mais afastadas e fazem longos trajetos no seu cotidiano. Essas pessoas, com o olhar mais atento e instrumentalizado, podem ver a mudança das paisagens que perpassam por elas durante o percurso até onde precisam chegar. A compreensão das desigualdades socioespaciais pode ser percebida no dia a dia, porque evidenciam-se as diferentes condições de vida na cidade, e entender que esses diversos lugares e suas condições podem ser caracterizadas como “morar bem” ou “morar mal”, ou enxergar em seus lugares cotidianos situações mais desfavorecidas, ou mais privilegiadas.

A aula de campo no ensino de geografia pode oferecer esse olhar atento e instrumentalizado para questões que envolvem a cidade, uma vez que “As aulas de campo possibilitam que o aluno ou o grupo estabeleça opiniões e faça uma apreciação crítica para a problematização de fenômenos observados, para o estabelecimento de hipóteses e para o encaminhamento à investigação” (Silveira; Crestani; Frick, 2014, p. 128), sendo direcionados, através dos recortes selecionados, a compreenderem as diferenças socioespaciais no espaço urbano.

A metodologia deste trabalho fundamenta-se em uma pesquisa qualitativa de cunho empírico-analítico, sob a ótica dos referenciais teóricos da Geografia Crítica para investigar a produção do espaço urbano e a segregação socioespacial, como proposta didática para o ensino de Geografia na escola. O método se dá por meio de trabalho de campo realizado através das linhas de ônibus do transporte público da cidade, sendo elas a E131 (Terminal central - Terminal Santa Luzia) e a linha A327 (Terminal Santa Luzia / Seringueiras - via Glória), que fazem parte do setor sul do perímetro urbano de Uberlândia-MG. O material coletado foi utilizado para a proposição de uma sequência didática, em que os trechos analisados foram divididos em sete trechos, cujos dados foram produzidos via registros fotográficos e fichamentos de campo.

Foi estabelecido como objetivo geral analisar como a percepção das paisagens urbanas podem contribuir para a compreensão da segregação socioespacial na cidade de Uberlândia-MG, sendo seus objetivos específicos: a) discutir o conceito de segregação socioespacial no

contexto da (re)produção do espaço urbano para o ensino de geografia; b) compreender a paisagem como conceito de análise da geografia, enquanto possibilidade de leitura das desigualdades no cotidiano na aula de campo; c) discutir a importância da aula de campo como forma de percepção do espaço e da paisagem urbana no cotidiano; d) identificar trajetos urbanos de Uberlândia-MG através do transporte público, que possuam elementos da paisagem com diferentes aspectos do espaço urbano, utilizando a segregação socioespacial como tema motriz da investigação.

O tema central deste trabalho aborda a segregação socioespacial percebida através da paisagem no espaço urbano, como uma proposta de aula de campo para o ensino de Geografia. Assim como a sua delimitação propõe a discutir o ensino de Geografia e a leitura da segregação socioespacial por meio de aulas de campo em transporte público.

A justificativa desse trabalho surgiu a partir da inquietação da autora diante de experiências vivenciadas durante deslocamentos cotidianos em transportes públicos, tanto por trem, metrô, quanto ônibus coletivo. Esses são meios que possibilitam a observação de paisagens diversas no espaço urbano, como, por exemplo, em viagens em que se parte de Itapevi-SP, cidade natal da autora, localizada no extremo oeste da região metropolitana de São Paulo, passa-se por áreas contrastantes economicamente à realidade posta, observam-se, pelas janelas dos trens, os prédios Pinheiros, Rebouças e Cidade Jardim, área com enorme valorização imobiliária e onde circula muitas atividades financeiras, e chega-se a lugares que são também à margem da centralidade, no bairro Parque Santa Amélia/Pedreira, periferia da metrópole, mas que possuem outras formas de se relacionar com o espaço e sua (re)produção socioespacial. Atravessar por esses caminhos, por vezes dificultosos, demorados, lotados e tardios, foi crucial para demonstrar a importância de um olhar crítico sobre a formação do espaço, e dessa forma, despertaram indagações acerca das desigualdades socioespaciais observadas. Esse movimento fez com que a aula de campo em transporte público emergisse como possibilidade para a leitura crítica da paisagem, articulando como potencial pedagógico para a investigação da segregação socioespacial na cidade de Uberlândia, no contexto do ensino de geografia. Dessa inquietação emergiu o problema que orienta este trabalho: de que maneira a percepção da paisagem no ensino de geografia, por meio de aula de campo realizada em transporte público, pode contribuir para a compreensão da cidade e dos atributos que a determinam e imprimem a segregação em Uberlândia-MG?

2. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A cidade constitui uma das principais expressões da produção do espaço geográfico e revela, em sua organização, as relações sociais, econômicas, políticas e culturais estabelecidas ao longo do tempo. Longe de ser compreendida apenas como um conjunto de edificações, vias e equipamentos urbanos, a cidade é resultado de processos históricos que materializam interesses diversos e, muitas vezes, contraditórios. Nesse contexto, compreender a produção do espaço urbano significa reconhecer que sua configuração reflete as formas de apropriação do território e as desigualdades inerentes à sociedade, tornando-se fundamental para a análise das dinâmicas urbanas e das diferentes experiências vividas por seus habitantes.

O espaço urbano se constitui como um dos principais temas relacionados ao ensino de geografia, e desperta a atenção das pessoas para a sua dinamicidade, assim como para as transformações espaciais ao longo do tempo. Dentro da cidade, as diversas relações sociais surgem como agentes na produção do espaço geográfico, elas perpassam pelas relações históricas, econômicas, políticas e culturais, que surgem na organização urbana cotidiana. O espaço geográfico é tanto resultado dessas interações sociais, quanto condição para o acontecimento.

De acordo com Milton Santos (1997, p. 10), o espaço geográfico “deve ser considerado com um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, seja a sociedade em movimento”, ou seja, não se espera que o espaço seja inerte, e nem algo dado e pronto, mas sim algo em constante mudança, já que a própria sociedade está em agitação diante de suas relações, e que dessa forma, compõem uma totalidade.

Com o movimento que é inerente à cidade, suas agitações diárias e com diversas mudanças ocorrendo a todo tempo, é possível entender parte do fascínio que a cidade provoca a quem tem o acesso às diferentes nuances dela. Em razão dessas mudanças ao longo do tempo, podemos compreender que o espaço urbano é resultado de longos processos históricos que materializaram diversos desejos, porque a produção do espaço urbano é construída e modificada conforme as necessidades, interesses, e conflitos da sociedade, que não se dá de uma hora para outra, e muitas vezes nem é facilmente perceptível ao olhar o instante de uma paisagem urbana.

A produção do espaço urbano reflete como a sociedade se apodera dos territórios para construir formas de existir, o que nos leva a compreender que a cidade é reflexo dessa sociedade que vive contradições inerentes do sistema capitalista, como as desigualdades que são produzidas no espaço.

Para Corrêa (2005), a desigualdade é um elemento inerente ao espaço urbano capitalista, porque é produzido de forma desigual, e reproduz as fragmentações sociais e as relações estabelecidas na sociedade, fazendo da desigualdade uma característica própria da cidade. Nesse contexto, a compreensão do espaço urbano se entrelaça ao reconhecimento das diversas formas de apropriação do território, assim como as desigualdades inerentes à sociedade capitalista, tornando-se fundamental para a análise das dinâmicas urbanas no ensino de geografia, e principalmente, pelas diferentes vivências daqueles que ocupam a cidade, que são experienciadas de formas abruptamente desiguais.

Os agentes sociais são aqueles que produzem e reproduzem o espaço urbano, atuando ativamente na transformação da cidade ao longo do tempo. Esses não são sujeitos neutros dentro dessa lógica de produção do espaço, porque suas ações são conduzidas por seus interesses econômicos, políticos e sociais, que evidenciam uma construção social marcada por tensões em diferentes formas de apropriação dos territórios existentes na cidade. Nesse sentido, destacam-se como principais responsáveis pela produção do espaço, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, e o Estado, que possuem maior poder dentro das relações sociais na cidade, por deterem o poder advindo de capital financeiro e o poder estatal (Corrêa, 2005).

Por exemplo, os promotores imobiliários compram terrenos, criam loteamentos e desenvolvem empreendimentos imobiliários, que futuramente irão vender à população. Se houver investimento estatal por meio de incentivos fiscais e programas habitacionais para o empreendimento se tornar mais popular, essas empresas se beneficiarão tanto do financiamento feito por quem compra, quanto do apoio do Estado, para o custeamento da construção a baixo custo.

Em muitos desses casos, o Estado atua na formulação de políticas públicas para o acesso às moradias, através da regulamentação do uso e ocupação do solo, na implantação de infraestrutura para receber esses empreendimentos, como asfaltamento e iluminação pública. Isso faz com que, por conta da valorização da localização decorrente de melhorias na infraestrutura, eleva-se o valor de mercado dos imóveis em lugares mais centrais, ou próximos

da centralidade. Em contrapartida, as áreas menos valorizadas pelo mercado imobiliário, geralmente marcadas por menor oferta de infraestrutura e serviços públicos nas periferias urbanas, tornam-se os principais espaços de ocupação da população de menor renda.

Nesse contexto de produção do espaço urbano, surge a segregação socioespacial, que pode ser entendida como um processo da concentração de diferentes classes e grupos sociais em áreas específicas da cidade, onde há mais vantagens para quem possui melhores condições financeiras. Já aquelas que vivem com menor poder aquisitivo são afastadas para áreas com menor infraestrutura e acesso à prestação de serviços públicos, como no deslocamento diário, percorrendo maiores distâncias no trajeto para chegar nos seus empregos e escolas, sem que a cidade viabilize formas mais adequadas e fluidas de transporte e circulação urbana. É importante salientar que a segregação socioespacial ocorre por causa da atuação de diversos agentes produtores do espaço urbano, cujas decisões são orientadas por interesses econômicos, políticos e sociais.

Desta forma, “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (Villaça, 2001, p. 142), evidenciando um problema urbano causado por esses promotores imobiliários enquanto produtores da desigualdade percebida no espaço.

A dinâmica descrita anteriormente mostra que a atuação desses agentes não ocorre de forma isolada, sendo comum que um mesmo agente exerça diferentes papéis na produção do espaço, e que seus objetivos e estratégias de valorização territorial contribuam para a intensificação da segregação socioespacial. Rolnik (2015) aponta que esse tipo de relação público-privada no ramo imobiliário mudou a forma como o Estado atua nas políticas públicas de habitação, que além de ser assistencialista, toma para si o papel de garantidor financeiro de empreiteiras, de agentes sociais com poder capital, através do Poder estatal. O programa federal Minha Casa Minha Vida (MCMV) e a construção em massa desses condomínios populares associados ao programa surge em 2009, como resposta à crise financeira causada pelo estouro da bolha imobiliária nos Estados Unidos e à crise dos *subprimes* em 2007, fomentando a indústria da construção civil e diminuindo os impactos financeiros para as incorporadoras:

O ‘pacote’ foi elaborado pelo governo em diálogo direto com os empresários e investidores envolvidos e, inicialmente, tinha como objetivo salvar as empresas da *débâcle* e, ao mesmo tempo, funcionar como medida contracíclica para garantir empregos e crescimento num cenário internacional desfavorável (Rolnik, 2015, cap. 3, seção 1).

Essa afirmação fica clara quando ela discute sobre o programa Minha Casa Minha Vida, que foi criado como uma estratégia de crescimento econômico e de oferta de moradia, mas que reforça a produção da segregação socioespacial nas cidades, já que “[...] o teto dos preços e as dimensões das unidades estão previamente estabelecidos, o lucro do empreendedor se baseia na economia de custos obtida no processo de produção. Essa economia é obtida através da padronização, da escala [...] e do menor custo possível com a compra do terreno” (Rolnik, 2015, p. 303), resultando em “megaempreendimentos padronizados inseridos nas piores localizações das cidades, isto é, onde o solo urbano é mais barato”. Já no Setor Sul de Uberlândia, é possível observar essa dinâmica nos empreendimentos imobiliários populares localizados no bairro Shopping Park, implementado em 2009, já que nessa área residencial a construção de condomínios por incorporadoras e construtoras, como a MRV, esteve relacionada às políticas de financiamento habitacional do MCMV, assim como o Estado também atuou na melhoria de infraestrutura na região para a implementação dos condomínios, evidenciando a relação público-privado entre promotores imobiliários e o Poder público.

Entretanto, a produção do espaço urbano não se restringe aos agentes detentores do capital, pois os grupos sociais historicamente excluídos possuem papel importante na produção do espaço urbano ao longo do tempo, principalmente quando se trata da luta pela ocupação em terrenos na cidade, mesmo que de forma irregular, justamente porque não há outras alternativas para essa população, assim como na construção de comunidades em territórios periféricos, nas práticas cotidianas dos moradores, e na organização em movimentos sociais em defesa do direito à cidade. Essas práticas contribuem para a formação de espaços produzidos a partir das necessidades da população, revelando que a cidade é constantemente construída e transformada por diferentes sujeitos sociais, cujas ações expressam as desigualdades e os conflitos presentes na sociedade.

3. A PAISAGEM COMO INSTRUMENTO PARA A LEITURA GEOGRÁFICA DA CIDADE

A paisagem é elemento essencial para o estudo da Geografia, sendo ela categoria fundamental para a compreensão do espaço geográfico, bem como de sua produção e (re)produção, que são realizadas através das relações sociais, intermediadas pelo que é construído e fixado na paisagem num processo histórico de ocupação do ser humano no espaço, portanto não é inerte, tampouco neutra. A sua dinamicidade flui de acordo com as mudanças da sociedade.

Para Santos (1997, p. 25):

A paisagem é materialidade, formada por objetos materiais e não-materiais. A vida é sinônimo de relações sociais, e estas não são possíveis sem a materialidade, a qual fixa relações sociais do passado. Logo, a materialidade construída vai ser fonte de relações sociais, que também se dão por intermédio dos objetos.

Cabe dizer que compreender a paisagem vai além da percepção sensível, pois sua leitura mais aprofundada é indispensável para entender a totalidade do espaço não apenas pela aparência imediata, justamente por seu caráter representativo que manifesta processos muito mais complexos, e que podem ser invisíveis à primeira vista. Porque cada rua, praça, prédios, vazios urbanos ou periferias, entre outros elementos presentes na cidade, carregam marcas de diferentes momentos históricos e das relações sociais que produziram aquele espaço.

Por meio dessa concepção, é imprescindível retomar as noções estabelecidas por Milton Santos (2006), de que a paisagem passa por transformações constantes, e por vezes, podem criar “rugosidades”. Ou seja, em uma área encontram-se diversas marcas históricas materializadas que resistem à passagem do tempo, tal qual testemunhas que se inscrevem nas relações sociais dentro das dinâmicas espacializadas. Podemos articular esse conceito à realidade quando observamos no centro da cidade de Uberlândia a Igreja de Nossa Senhora do Rosário, que teve como início da sua construção datada em 1893, e que compõe a paisagem juntamente com edifícios mais recentes da história da cidade, sendo um palimpsesto urbano. Ou mesmo o antigo Fórum de Uberlândia, construído em 1977 com arquitetura brutalista, e que hoje abriga a Casa de Municipal de Cultura prevista para ser utilizada com esse intuito até 2028 (Uberlândia, 2022), que pode ser observada no início do trajeto do ônibus em direção ao Terminal Santa Luzia.

Assim, a paisagem possibilita o entendimento do entorno para quem vive nas cidades, porque o primeiro contato que o indivíduo tem com o espaço é o lugar onde mora e possui vínculo, onde realiza suas atividades cotidianas e pode perceber sua estruturação por meio da materialidade do espaço geográfico. Ainda que esse sujeito seja atravessado por memórias afetivas desse lugar, sejam elas positivas ou negativas, ele se defronta com a sua própria realidade, ao passo que entra em contato com outras paisagens e contextos sociais, e dessa forma, o sujeito passa a reconhecer elementos comparativos à sua própria realidade, adquirindo maior criticidade sobre o espaço que ocupa e vive.

Sob essa perspectiva, a paisagem pode oferecer ao estudante uma ferramenta potente para interpretar as desigualdades presentes na cidade. A leitura da paisagem, compreendida como parte da totalidade do espaço geográfico, pode evidenciar escolhas políticas, interesses econômicos, relações de poder e atividades cotidianas produzidas por seus habitantes quando se percebe o que está invisível no campo material, levando “em direção à possibilidade de constituição de uma totalidade, ultrapassando a mera constatação das coisas e do óbvio – como superação do mundo fenomênico e das descrições” (Carlos, 2016, p. 54).

As expressões materiais da segregação socioespacial, observadas comumente como antagônicas economicamente, ou nas dinâmicas de autosegregação espacial que são delimitadas por altos muros de condomínios fechados, apresentam contrastes visuais para quem possui um olhar mais atento à paisagem urbana, e formulam questionamento sobre por qual razão existem áreas mais privilegiadas e “importantes” do que outras. Dessas indagações, floresce o interesse do estudo sobre o espaço urbano e as desigualdades percebidas por meio da leitura da paisagem, quando estas são observadas através do processo de segregação socioespacial.

A segregação socioespacial, quando percebida por meio da leitura da paisagem, torna-se um tema capaz de despertar o interesse dos estudantes porque aproxima os conceitos geográficos da realidade percebida, e por vezes vivenciada por eles. Ao observar diferentes paisagens urbanas, os estudantes conseguem identificar de forma prática diferentes contrastes entre bairros, através de padrões distintos de moradia, uso e ocupação do solo, infraestrutura, mobilidade e acesso aos serviços públicos.

É na leitura crítica da paisagem, quando se entende que os elementos percebidos existem em detrimento do propósito por quem as produz, que se propicia aos estudantes a possibilidade de relacionar aquilo que observam visivelmente com a sua função e estrutura na cidade.

Cavalcanti (2008) faz uma comparação entre ler a paisagem da cidade como se faz para ler um livro, relacionando o estudo do espaço urbano no ensino de geografia, onde "É possível ler a cidade porque ela se escreve, porque ela é uma escrita, mas que, para tanto, não basta examinar o texto, pois se deve recorrer ao contexto" (Cavalcanti, 2008, p. 45). Na aula de campo, por exemplo, apresenta-se a quem participa da investigação do espaço urbano a assimilação dessas dinâmicas ao possibilitar que os alunos comparem diferentes paisagens, desde àquela na qual ele tem intimidade, que são produzidas e reproduzidas cotidianamente, até as que são intencionadas pelos agentes sociais com maior poder de decisão sobre a organização da cidade.

4. O ENSINO DE GEOGRAFIA E A EDUCAÇÃO GEOGRÁFICA NA CIDADE

A geografia escolar tem como papel a formação do pensamento geográfico dos estudantes, que parte de suas experiências cotidianas, ou seja, do seu lugar de vivência, para o entendimento da complexidade do espaço geográfico. Esse pensamento seria, nas palavras de Cavalcanti (2008), um modo de pensar e espacializar a realidade conhecida pelos estudantes, e analisá-las a partir da leitura das categorias essenciais da Geografia, tal como paisagem, lugar, território, região e natureza, de forma que “o aluno poderá adquirir ferramentas intelectuais que lhe permitam compreender a realidade espacial que o cerca na sua complexidade, na sua multiescalaridade, nas suas contradições, por meio da análise de sua forma/conteúdo, de sua historicidade” (Cavalcanti, 2008, p. 23). Partindo de tal pressuposto, o ensino-aprendizagem em geografia demanda do reconhecimento do professor, de que o estudante não é desprovido de conhecimento sobre o espaço, pois o processo se torna significativo quando considera os saberes das experiências cotidianas, desenvolvidos a partir dos lugares que os alunos vivem, circulam, convivem com o outro e com o espaço da cidade. São processos que os jovens são capazes de construir pela vivência coletiva.

O professor, de acordo com a proposição discorrida, atua como mediador entre os conceitos pertencentes ao conhecimento científico, que partem da generalização, e se encontram com os conhecimentos espontâneos, ou concretos, da criança, como apresentado por Vygotsky (2007, p. 136), que salienta que “os conceitos científicos, por seu turno, fornecem estruturas para o desenvolvimento ascendente dos conceitos espontâneos da criança rumo à consciência e à utilização deliberada”. Dessa forma, o ensino de Geografia possui papel de mediar a articulação dos conhecimentos cotidianos dos alunos e os conceitos científicos da disciplina, possibilitando que os estudantes possam elucidar sob uma interpretação crítica e complexa da totalidade do espaço, bem como as relações sociais e a materialidade produzidas ao longo do tempo, de maneira que ele não seja agente passivo, apenas recebendo conceitos e informações, mas enriquecendo o processo de ensino com sua própria experiência.

A cidade no ensino de Geografia tem papel fundamental na compreensão dos processos de ensino-aprendizagem da disciplina, porque se trata de um espaço em constante transformação, que possui inscrita em sua forma, num primeiro momento, a aparência das coisas, sendo possível visualizar a diferenciação de áreas na percepção da infraestrutura de casas, ruas e vias, no oferecimento de serviços comerciais, bancários, serviços públicos de

saúde, educação, lazer, e até mesmo distinção estrutural de pontos de ônibus em diferentes locais da cidades. Entretanto, os processos e a estrutura responsáveis por sua aparência e pela reprodução do espaço permanecem, por vezes, ocultos, mas apresentam pistas de sua formação (Cavalcanti, 2008, p. 66). Para a autora,

A observação da paisagem urbana permite perceber a espacialização das diferentes classes sociais; áreas deterioradas, áreas segregadas, áreas nobres, áreas em processo de valorização são facilmente reconhecidas na paisagem. É também possível perceber a historicidade da sociedade materializada na paisagem, por meio de formas antigas que permanecem para além das funções que as criaram (Cavalcanti, 2008, p. 66).

Nesse sentido, as cidades narram acontecimentos espacializados, como por exemplo, a formação socioespacial de lugares, regiões, territórios e localidades em escala global, e vice-versa. E justamente por essa situação, que estudar Geografia na escola é resgatar conteúdos que ajudarão na compreensão de processos sociais que estão presentes na produção do espaço, que tem ligação com fatores econômicos, ambientais, políticos e culturais, sendo que esses acontecimentos foram desencadeados a partir de interesses de agentes sociais, como discorrido ao longo do texto.

Uma das práticas que mais despertam interesse dos estudantes, é a aula de campo, porque é possível relacionar os conceitos do ensino formalizado à dinamicidade da vida fora dos muros da escola, de forma que os educandos possam associar o conhecimento científico adaptado à geografia escolar, e à proximidade dos saberes construídos pelas suas vivências. Entende-se que “a aula em campo é uma atividade extrassala/extraescola que envolve, concomitantemente, conteúdos escolares, científicos (ou não) e sociais com a mobilidade espacial; realidade social e seu complexo amalgamado material e imaterial de tradições/novidades” (Oliveira; Assis, 2009, p. 198).

O que falta, por vezes, levando em consideração a realidade das escolas públicas brasileiras, é a possibilidade de efetivar a saída dos estudantes para fora da escola, não só por questões processuais e de responsabilidade jurídica da instituição com a segurança dos estudantes, mas a sobrecarga de trabalho direcionada à categoria docente, que dificulta o desenvolvimento de atividades tanto rotineiras, quanto àquelas para além do currículo básico.

É imperativo que a atenção à educação seja indissociável da luta por melhores condições de trabalho para os educadores, pois um ensino de qualidade não está separado de uma escola que atenda às necessidades da comunidade escolar como todo. É visto que as imposições

neoliberais na educação impactam cada vez a vida dos alunos e professores. Um exemplo são quando as exigências das instituições de ensino para uma melhor educação se transformam em análises baseadas apenas em planilhas e metas geradas por softwares educacionais, como o PowerBI, no cumprimento de apostilas e materiais altamente digitalizados, mas sem conteúdo que levem em consideração a realidade de cada escola.

Desse modo, a capacidade do ensino de geografia oportunizar a leitura da paisagem do seu lugar de vivência, através do desenvolvimento do pensamento geográfico e a compreensão da complexidade da produção do espaço e para a formação cidadã emancipatória, esbarra na realidade do trabalho docente precarizado, dificultando e distanciando o exercício de uma formação geográfica para as relações de solidariedade e cooperação entre sujeitos na cidade.

5. PROPOSTA DE SEQUÊNCIA DIDÁTICA: INTERPRETAÇÃO DA PAISAGEM DE BAIRROS DO SETOR SUL DE UBERLÂNDIA-MG

Esse tópico relatará o que foi observado em trabalho de campo para coleta de dados qualitativos, com partes do relatório de campo e as fotografias capturadas a partir da gravação feita pelo *smartphone*, partindo do entendimento que “o campo é onde são gerados dados primários e confirmam-se ou ajustam-se os secundários, ou seja, dados que podem corroborar ou não hipóteses de trabalho e conceitos científicos” (Venturi, 2011, p. 22). Essas imagens foram selecionadas com o intuito de representar alguns temas possíveis de serem trabalhados em sala de aula no ensino de geografia, e que possibilitam reflexões acerca do uso e ocupação do solo, vazios urbanos, segregação socioespacial, desigualdade social, produção e reprodução do espaço urbano, e rugosidades expressas no espaço urbano. A proposta da construção da sequência didática em campo tem a intenção de perpassar por trajetos através do uso de transporte público, sendo assim, o ônibus nesse caso não é usado apenas como meio de locomoção, mas como um recurso pedagógico que já faz parte do serviço de transporte urbano da cidade, e que é possível utilizar diariamente para algum deslocamento. Trata-se de uma perspectiva em que o ônibus coletivo municipal se lança como um elemento possível para desvendar conceitos trabalhados em sala de aula, e que podem ser visualizados nas paisagens que passam pelas janelas, com a vida acontecendo naquele instante.

A intenção de desenvolver uma aula de campo que seja incorporada a uma sequência didática possui a intencionalidade de desenvolver uma cadeia de ideias sobre os conceitos estudados em sala de aula, indicar elementos na paisagem que apontem indícios dos processos e estruturas que compõem o espaço urbano, tornando a observação espontânea uma observação direcionada, e gerar reflexão pós aula de campo, para que seja construída uma produção significativa do entendimento do estudante sobre o que foi percebido nesse processo. Além disso, a valorização da experiência extraclasse é estabelecida pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996) pois garante a vinculação entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais (BRASIL, 1996).

Sobre a estruturação das aulas, entende-se que "as sequências didáticas são um conjunto de atividades ordenadas, estruturadas e articuladas para a realização de determinados objetivos educacionais, que têm um princípio e um fim conhecidos tanto pelos professores como pelos alunos" (Zabala, 1998, p.18). Assim, essas atividades sequenciadas propostas, neste trabalho,

para o entendimento sobre o espaço urbano envolvem a aula pré-campo, a aula de campo no trajeto de ônibus e a aula pós-campo, que serão mais bem detalhadas a seguir.

5.1. Aula pré-campo: O espaço urbano e a segregação socioespacial em Uberlândia

A proposição nesse primeiro momento é trabalhar com os alunos os conceitos que envolvem as dinâmicas urbanas, relacionadas aos conceitos estruturantes da geografia em uma aula expositiva dialogada, destinada aos estudantes do Ensino Médio, previsto, mais especificamente para o 1º ano do Ensino Médio. A proposta é de que essa aula pré-campo fosse trabalhada em aproximadamente 2h/aula, com os objetivos de: desenvolver repertório conceitual sobre dinâmicas urbanas para direcionar o olhar dos estudantes durante o trabalho de campo; relacionar os conceitos de paisagem, espaço urbano, produção do espaço, mobilidade e segregação socioespacial com fotografias e imagens de diferentes bairros da cidade; problematizar sobre a produção e (re)produção desigual na cidade de Uberlândia. As habilidades estabelecidas pela BNCC abordadas nessa sequência didáticas são:

EM13CHS204: Comparar e avaliar os processos de ocupação do espaço e a formação de territórios, territorialidades e fronteiras, identificando o papel de diferentes agentes (como grupos sociais e culturais, impérios, Estados Nacionais e organismos internacionais) e considerando os conflitos populacionais (internos e externos), a diversidade étnico-cultural e as características socioeconômicas, políticas e tecnológicas.

EM13CHS206: Analisar a ocupação humana e a produção do espaço em diferentes tempos, aplicando os princípios de localização, distribuição, ordem, extensão, conexão, arranjos, causalidade, entre outros que contribuem para o raciocínio geográfico (Brasil, 2018, p. 573).

Para contextualizar o recorte geográfico do estudo junto aos alunos, é importante retomar com os alunos conteúdos sobre o ensino da cidade, previstos principalmente nos anos iniciais do ensino fundamental e contextualizar de forma mais geral a cidade onde as paisagens que serão observadas se localizam. Como por exemplo, destacar que o município de Uberlândia está localizado no oeste do estado de Minas Gerais, sendo sede da Região Geográfica Imediata de Uberlândia e da Região Geográfica Intermediária de Uberlândia, conforme a Divisão Regional do Brasil estabelecida pelo IBGE. É considerado uma capital regional, que na lógica da hierarquia urbana definida se trata de uma “cidade com alta concentração de atividades de gestão do território, caracterizada pela presença de instituições públicas e empresas que atuam em várias Cidades, mas com região de influência de menor alcance, se comparada com as Metrópoles” (IBGE, 2024, p. 2).

Ou ainda, pode ser considerada uma cidade média pelo perfil demográfico, pela posição hierárquica dentro dessa lógica de redes de cidades, e complexidade econômica e de funções, “[...] pois, a partir de 1970, apresentou considerável desenvolvimento econômico, caracterizado pela ampliação e diversificação da produção material, agropecuária e industrial, e da produção não-material, comércio e prestação de serviços” (Bessa, 2005, 1970). O crescimento econômico e a ampliação de suas funções urbanas citadas intensificaram os processos de expansão territorial, valorização imobiliária e diferenciação socioespacial, contribuindo para a segregação socioespacial de áreas centrais e periféricas. É importante que se apresentem dados que auxiliem os alunos a situar melhor o que observarão nos bairros em relação ao todo urbano onde se localizam. Uberlândia tem população estimada em 2025 de 761.835 habitantes (IBGE) e 74 bairros integrados em cinco setores territoriais (Setor Central, Setor Norte, Setor Sul, Setor Leste e Setor Oeste), segundo a Prefeitura Municipal de Uberlândia (Uberlândia, 2026).

Após a introdução sobre a cidade de Uberlândia, apresenta-se uma problematização que norteará a aula: “A cidade é vivida e ocupada da mesma forma por todas as pessoas?” Em seguida, propõe-se a apresentação de fotografias de diferentes áreas da cidade, associando sua localização às distintas paisagens urbanas e às funções que desempenham, como áreas comerciais, a universidade, monumentos históricos e o Terminal Central. Também propõe-se apresentar imagens de bairros com diferentes padrões de infraestrutura e ocupação, como a região residencial do Gávea, caracterizada por moradias de alto padrão; o centro da cidade; o bairro Fundinho, marcado por um intenso processo de gentrificação; o bairro Shopping Park, com a presença de conjuntos habitacionais construídos pelo programa Minha Casa Minha Vida e vazios urbanos; e o bairro Glória - Élisson Prieto, originado do antigo assentamento da Fazenda Glória e atualmente regularizado.

Posteriormente, propõe-se discutir conceitos essenciais para análise do espaço como paisagem, espaço urbano, produção do espaço, mobilidade urbana e segregação socioespacial, alinhados aos autores citados no capítulo anterior deste trabalho. A intenção é relacionar as fotografias apresentadas e suas localizações para gerar reflexão acerca das transformações observadas em Uberlândia, que serão especializadas através de um mapa da cidade. Nesse momento, abre-se possibilidade para discussão sobre quais diferenças podem ser observadas entre essas paisagens, ou mesmo o que se revela sobre a organização ou produção do espaço urbano.

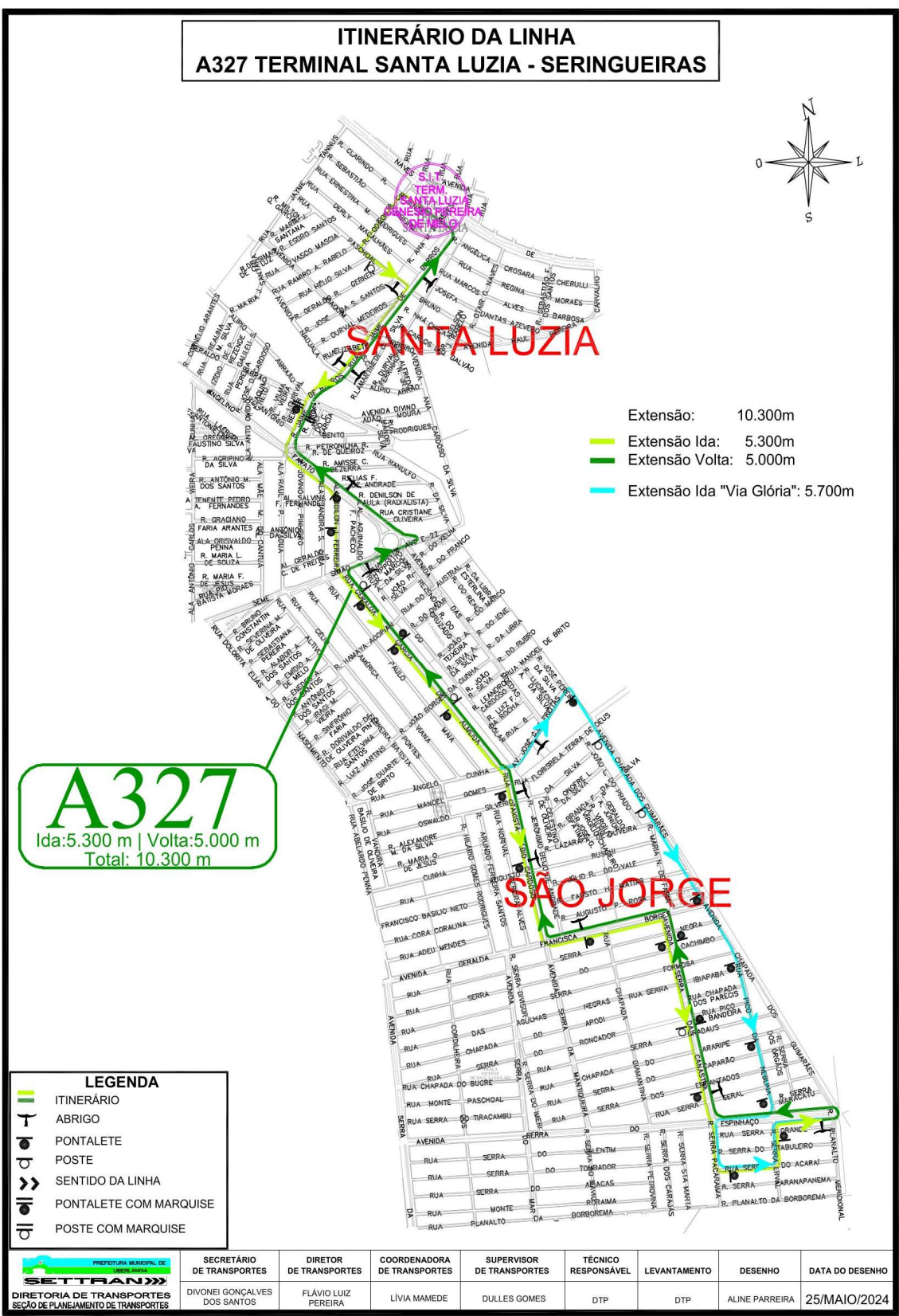
A aula pré-campo é finalizada com a entrega aos estudantes de um roteiro da aula de campo (disponível do Apêndice A), contextualizando o que eles verão pelas janelas do ônibus durante o trajeto, para que a percepção da paisagem seja assertiva às mudanças ao longo do caminho. Algumas perguntas serão formuladas de acordo com o trecho escolhido sobre o uso do solo, como sobre a presença de equipamentos públicos, padrões de moradia, vazios urbanos, infraestrutura urbana, condição das vias, áreas verdes, áreas de lazer, praças, parques, iluminação pública, bancos, comércios, sistemas de transporte, presença de escolas e unidades de saúde públicas ou não.

5.2. Aula de campo e as paisagens percebidas pelas janelas de ônibus coletivo

A organização prevista para a aula de campo é que o ideal seria que ela ocorresse em grupos menores de 5 e 8 estudantes por viagem. É importante salientar aos mesmos que a aula de campo, ou seja, a aula fora dos muros escolares não seja entendida como passeio, porque “[...] embora seja uma atividade prática, a teoria deve embasar todas as discussões” (Silveira; Crestani; Frick, 2014, p. 140). Portanto, o roteiro entregue anteriormente será necessário para o dia do campo, pois ajudará os estudantes no registro das observações feitas no ônibus, e posteriormente, facilitará o acesso às suas memórias para a realização de discussões futuras.

O trajeto proposto nesse trabalho é o de fazer um percurso entre o centro da cidade e o bairro Santa Luzia pela linha de ônibus E131 (Terminal Central/Santa Luzia), e posteriormente pela linha A327 (Terminal Santa Luzia/Seringueiras) que atravessa os bairros São Jorge e Glória - Élisson Prieto, observado no mapa abaixo (Figura 1). A escolha de relatar em trechos o que foi visto em ruas ou avenidas, e não em localizações específicas, se dá pela dinamicidade que envolve a viagem de um ônibus público, porque não existe controle da movimentação e das paradas que serão realizadas quando se trata das dinâmicas do transporte coletivo urbano.

Figura 1 - Mapa do itinerário da linha A327 (Terminal Santa Luzia/Seringueiras), na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2024.

A seguir são apresentadas discussões e interpretações de paisagens de sete trechos observáveis no trajeto da linha A327 (Terminal Santa Luzia/Seringueiras) do ônibus coletivo, na cidade de Uberlândia-MG.

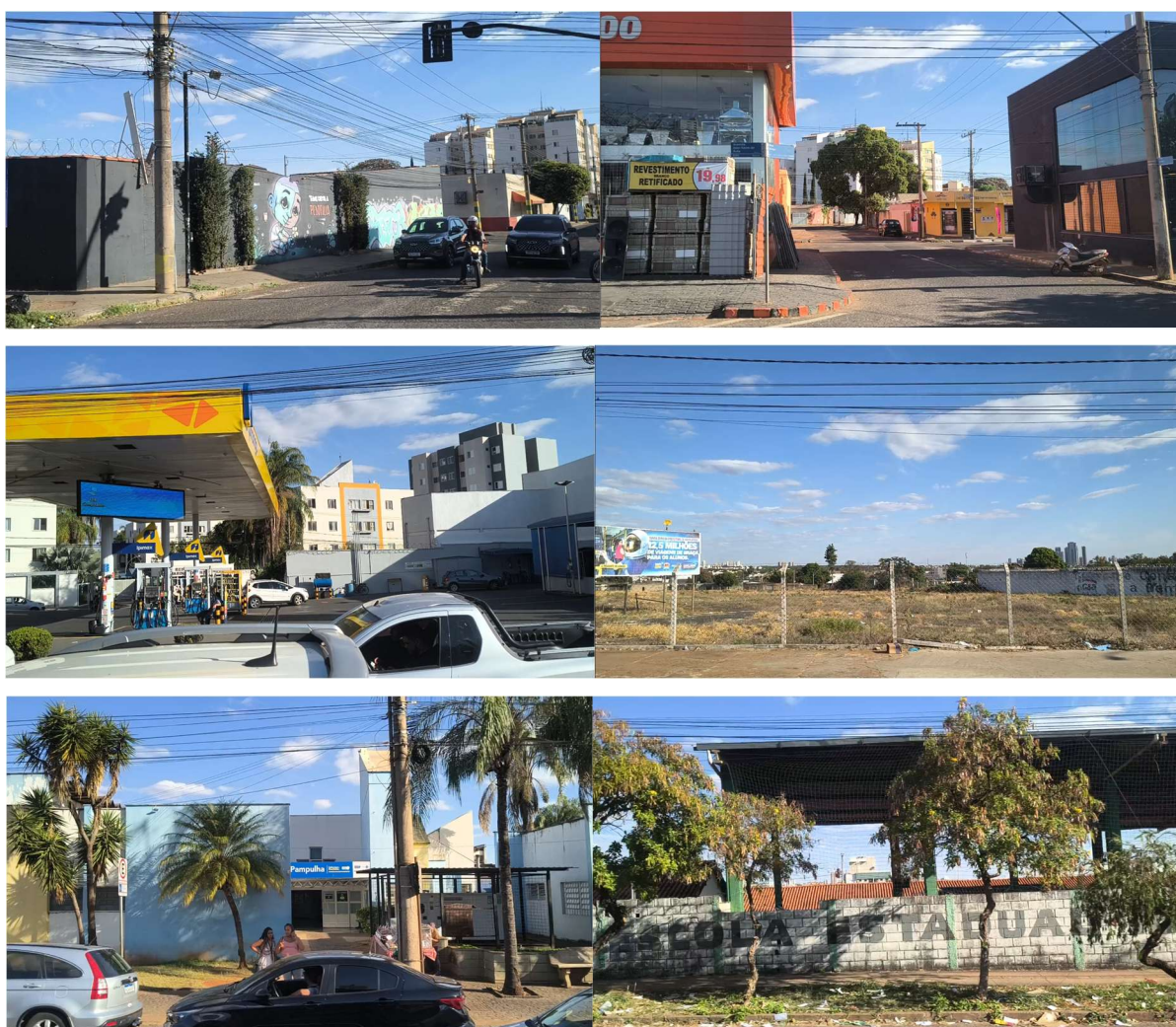
1º Trecho - Avenida João Naves de Ávila: A primeira parte do trajeto (Figura 2) revela uma paisagem urbana beneficiada de boa infraestrutura, na qual se observam vias principais largas e de boa qualidade, calçadas bem estruturadas, moradias com fachadas acabadas e prédios residenciais e comerciais. Observam-se ainda postes para iluminação pública, fiação elétrica, e presença de serviços públicos, como escolas e unidades de saúde, acesso a estabelecimentos comerciais, postos de gasolinas. Também se destacam grafites nos muros, elemento marcante da expressão artística urbana de Uberlândia.

Este trecho materializa a produção de um espaço valorizado, articulado pelos promotores imobiliários e pelo Poder público, pois integra diversos bairros como o Nossa Senhora Aparecida, Cazeca Tibery, Saraiva, Santa Mônica, Vigilato Pereira, Lagoinha, Carajás, Pampulha, Segismundo Pereira e Santa Luzia; contribui com fluidez do deslocamento diário; conecta os setores leste e sul da cidade; e concentra serviços públicos e privados ao longo de sua extensão. Para Milton Santos (2006), a avenida configura-se como um objeto técnico desenvolvido para conferir maior fluidez aos fluxos de circulação no espaço urbano, ao mesmo tempo que “Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles ‘circulam’. É como se, também, fossem fluxos” (Santos, 2006, p. 185). Dessa forma, a infraestrutura urbana implementada confere maior valorização aos espaços do seu entorno, viabilizando a concentração de serviços e comércio, como as concessionárias que estão presentes nesse trajeto. Assim, a diferenciação socioespacial pode ser percebida entre esse primeiro trecho e os demais do trajeto, ao passo que há seletividade em investimentos nesse espaço, diferente da maioria dos próximos trechos observáveis.

Como visto na quarta imagem da Figura 2, identificam-se lotes que se caracterizam como vazios urbanos reservados para especulação. Eles são mantidos à espera de valorização econômica desse terreno não construído, e provocam uma fragmentação do espaço, refletindo uma “tendência à formação de grandes vazios urbanos associados à especulação imobiliária em larga escala”, denominado como “urbanização em saltos” (Souza, 2005, p. 88).

Outro ponto a se destacar sobre a circulação e mobilidade nesse trecho analisado, é que os ônibus percorrem num corredor voltado ao transporte público com paradas em estações construídas em forma de tubos/fechados do sistema BRT *Bus Rapid Transit* (Transporte Rápido por Ônibus), que também é uma infraestrutura pública que confere valorização ao espaço. Apesar disso, o próprio carro de transporte coletivo não tem boas condições de conforto básico de utilização, visto que o barulho e tremor de dentro do transporte são muito altos e constantes, causando desconforto nos usuários.

Figura 2 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Avenida João Naves de Ávila, em direção ao Terminal Santa Luzia, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026)

2º Trecho - Rua Geraldo Garcia de Almeida (Bairro São Jorge): ao adentrar o Bairro São Jorge (Figura 3), e fazer a baldeação no terminal entre o ônibus E131 e o A327, percebe-se que a paisagem deixa de ter muitas das características da Avenida João Naves de Ávila e seu

entorno. Esse trecho apresenta certa diferenciação socioespacial, que Alves (2011) define a partir da contribuição teórica de Roberto Lobato Corrêa:

[...] para Corrêa (2007, p. 61-72), ela é inerente ao processo de produção capitalista e pode se manifestar distintamente de acordo com a escala de análise: na rede urbana, pode aparecer como diferenciação funcional; na escala intraurbana, traduz-se pela divisão econômica e social do espaço (Corrêa, 2007, p. 61-72 *apud* Alves, 2011, p. 45).

Nesse caso, a diferenciação socioespacial evidencia-se quando o preço da terra, e a captação de renda do que é produzido, começa a ditar quem pode habitar esses espaços. Isso se materializa nos padrões de construção das moradias, comércios e vias se alteram, próprios de áreas residenciais populares e periféricas. Na última fotografia, percebe-se o reservatório do Departamento Municipal de Águas e Esgoto (DMAE), com capacidade para 12 milhões de litros, abastecendo os bairros São Jorge, Granada, Jardim Karaíba, Laranjeiras e Santa Luzia e intermediações no setor sul (Uberlândia, 2026), ou seja, abastece tanto áreas nobres, o Jardim Karaíba, quanto áreas populares.

Figura 3 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Rua Geraldo Garcia de Almeida, no Bairro São Jorge, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.





Fonte: Ellis Roza Passos (2026)

3º Trecho - Avenida Chapada dos Guimarães e Rua Pico da Neblina (Bairro São Jorge e Residencial Glória - Élisson Prieto): neste trecho (Figura 4), a transição da paisagem é brusca, marcando a segregação socioespacial dentro do setor sul, processo este definido como um “processo amplo e complexo de práticas segregacionistas que preservam a diferenciação social em função da manutenção dos privilégios de uma elite” (Bicalho; Cleps, 2025, p. 200). Ao invés do asfalto, as ruas são de terra vermelha, evidenciando a descontinuidade da infraestrutura urbana. Percebem-se moradias com diversos padrões de construção, algumas delas estruturadas no formato de casas e sobrados, outras com tijolos expostos e inacabadas, e ainda, outras que ainda são barracos construídos com materiais improvisados, apresentando a vulnerabilidade socioeconômica de quem mora no bairro.

A história do Bairro Glória, hoje nomeado Bairro Élisson Prieto, iniciou-se em 2012 por meio da ocupação de um terreno reservado, em um primeiro momento, para a expansão do Campus Glória da Universidade Federal de Uberlândia. Situado na franja urbana do município, o local constituía uma área passível de ser considerada como "espaço em pousio social" (Souza, 2005, p. 28), já que em algum momento esteve prevista a construção de moradias populares como uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), enquadrada pela prefeitura juntamente com a universidade, como bem esclarece De Sordi (2014, p. 16) em sua investigação: "Em 2010 a Resolução n. 6/2010 do CONSUN [...] já havia destinado a área para 'Habitação de Interesse Social' e no mesmo ano o Decreto 12.158 de 26 de março de 2010 da Prefeitura de Uberlândia". Por conseguinte, a área foi ocupada por famílias remanescentes da ocupação CEASA. No início, havia cerca de 50 famílias que se expandiu gradativamente até o momento em que se tornou complexa a remoção de uma população que já consolidava aquele local como espaço habitacional. Esse processo foi organizado coletivamente pela Associação de Moradores, que

conduziram a ocupação de forma articulada entre os seus membros (Bicalho; Cleps, 2025, p. 200).

O bairro Glória (bairro Élisson Prieto), é um território que desde seu nascimento produz sua própria forma de existir, pela reivindicação dos seus direitos, e estabelecendo formas de produzir o seu espaço conquistado com muita luta. A dinâmica social, observada de dentro do ônibus coletivo, é impressa pelas atividades corriqueiras como nos pequenos comércios em funcionamento, que buscam atender algumas das necessidades dos moradores e ajudam no sustento das famílias. É percebido no processo de autoconstrução das moradias, onde enxerga-se durante o dia pessoas trabalhando para subir as edificações, em cima de escadas e lajes, com a presença de betoneiras e montes de brita e areia nas calçadas, materializando a chamada “urbanização dos baixos salários” (Maricato, 2001, p. 43), que é expressiva nas periferias brasileiras.

Na impossibilidade de acesso ao mercado formal de solo e moradia, resta às camadas populares a ocupação de terras periféricas, desprovidas de infraestrutura e serviços públicos básicos, frequentemente marcadas pela ilegalidade e pela irregularidade fundiária toleradas pelo próprio Estado (Maricato, 2001, p. 43).

Dessa forma, é percebida a ausência do Estado no cumprimento de seu papel social justamente pela infraestrutura precária, como na falta de asfaltamento, iluminação e no acesso de água e tratamento de esgoto. Assim, esse desprovimento de estrutura urbana força os moradores a encontrarem formas para viabilizar a sua habitação, como no caso das “ligações clandestinas provindas do bairro São Jorge continuam sendo a principal estratégia de acesso a água pelos moradores” (Ramires, 2021, p. 21). Coexiste, ainda, a ausência de canalização adequada para drenagem de águas superficiais, o que causa alagamentos urbanos, erosão do solo e possível proliferação de doenças, que dificulta a permanência das famílias no bairro. E, ainda sim, a população ocupa e reivindica o seu direito à cidade.

Figura 4 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Avenida Chapada dos Guimarães e Rua Pico da Neblina, no Residencial Glória - Élisson Prieto, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026).

4º Trecho - Avenida Serra do Espinhaço (São Jorge) - Final da linha sentido São Jorge:
 Chegando ao final da linha no sentido Bairro São Jorge, a paisagem apresenta os limites da expansão urbana que é abrangida pelo ônibus, onde há casas com estruturas ora inacabadas, ora

finalizadas, com um canteiro central na avenida com potencial para se tornar inúmeros estabelecimentos que poderiam atender as necessidades de saúde, educação, cultura ou lazer dos moradores, mas encontra-se vazio e mal cuidado (Figura 5). O ponto final do ônibus representa até onde o serviço público alcança as periferias da cidade, revelando a importância do papel do transporte coletivo na vida do trabalhador periférico, que passa boa parte da sua jornada de trabalho no trajeto de ida para o emprego, e volta para casa.

Figura 5 - Fotografias tiradas na Avenida Serra do Espinhaço, no Bairro São Jorge, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026).

5º Trecho - Avenida Serra da Canastra (São Jorge), retorno da linha A327: Trata-se de um trecho (Figura 6) que apresenta ruas colaterais com maior movimento, onde se misturam residências de padrão popular, vazios urbanos, e pequenos comércios locais com letreiros pintados manualmente, possivelmente pelos próprios moradores. Destaca-se uma possível presença de imigração nortista dentro do bairro São Jorge, que exige maior investigação sobre a demografia dessa área residencial. A repetição das formas que são tipicamente periféricas, com casas simples e infraestrutura incompleta, além de vazios urbanos caracterizados como urbanização em saltos, denota o entendimento de que a segregação socioespacial é um processo amplo que abrange os bairros dessa área em diferentes pontos.

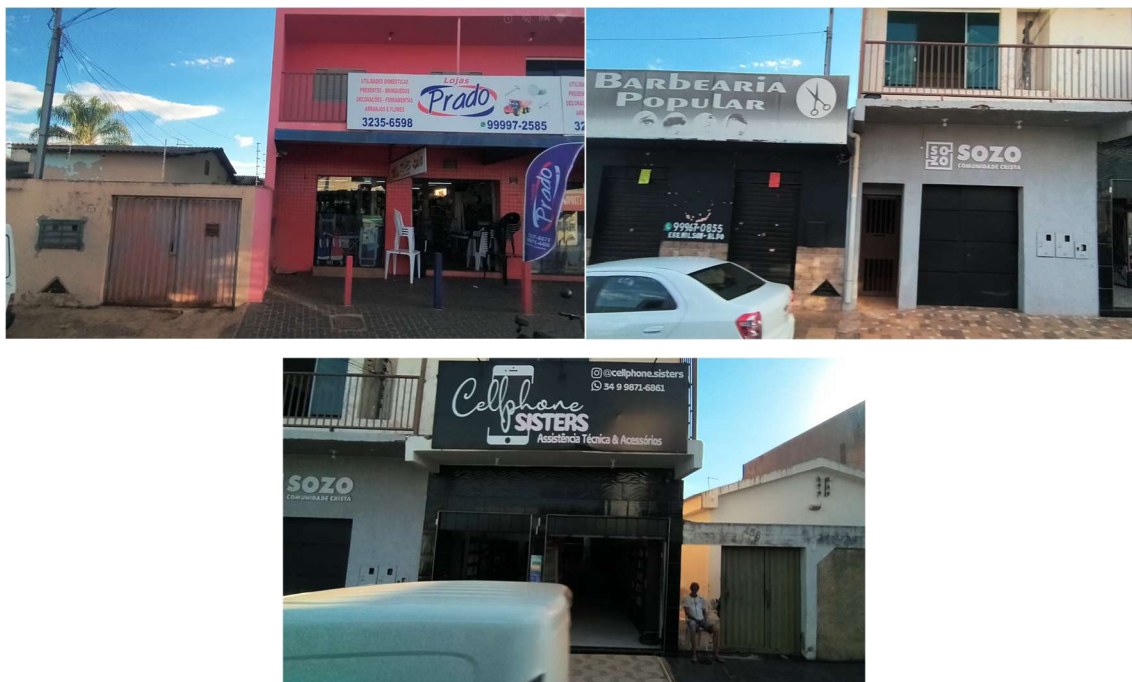
Figura 6 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Avenida Serra da Canastra, Bairro São Jorge, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026).

6º Trecho - Rua Taxista Fábio Cardoso (Bairro São Jorge): Destaca-se nesse trecho (Figura 7) uma rua de pequenos comércios locais que atende a população do bairro. A paisagem apresenta pequenos comércios populares, como barbearias, lojas para consertos de celular, mercearias, com fachadas simples, constituindo um subcentro popular. Esse subcentro comercial popular surge para cumprir demandas da população local, o que garante maior acessibilidade e reduzindo maiores deslocamentos. Ele também mostra que a periferia é lugar de vida e movimento, detentora de ferramentas próprias para atender suas necessidades, produzindo o espaço urbano e relações sociais cotidianas.

Figura 6 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Rua Taxista Fábio Cardoso, Bairro São Jorge, em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026).

7º Trecho - Avenida Angelino Favato (Bairro Granada) e Avenida Jaime de Barros (Bairro Santa Luzia): Diferente do Trecho 6, o entorno do Terminal Santa Luzia (Figura 7) recebe elementos de infraestrutura voltados ao adensamento populacional e à mobilidade. Os elementos da paisagem que fundamentam essa percepção são as filiais de farmácias, um grande mercado da uma rede de “atacarejo”, e vias mais largas para comportar o tráfego intenso de veículos e pedestres. Essas evidências vão ao encontro da dinâmica de valorização do solo urbano, em que investimentos públicos em infraestrutura urbana promovem a elevação do preço da terra que realiza valor nos terrenos adjacentes (Villaça, 2001). Nesse trecho é possível

observar na Figura 7 uma Área de Proteção Permanente (APP) municipal pertencente ao Córrego Lagoinha, em que há sinais de degradação e assoreamento causado pela remoção de vegetação nativa, impermeabilização da superfície, que “contribuem para a concentração das águas pluviais nesses locais da bacia contribuindo de forma significativa para o aumento das inundações urbanas” (Pereira; Pedrosa; Zuza, 2012). Finalmente, é importante salientar que o terminal de ônibus do Bairro Santa Luzia é um equipamento público que atua na organização do espaço, para promover a circulação dos trabalhadores dos bairros mais afastados para o centro da cidade. Esse terminal é um exemplo da descentralização do sistema de transporte da cidade, que atua como um “nó de tráfego” (Correa, 2005, p. 42), que amplia a acessibilidade e a abrangência do serviço público em áreas periféricas da cidade.

Figura 7 - Fotografias tiradas das janelas do ônibus da linha A327 na Avenida Angelino Favato (Bairro Granada) e Avenida Jaime de Barros (Bairro Santa Luzia), em julho de 2026 na cidade de Uberlândia-MG.



Fonte: Ellis Roza Passos (2026).

Após a finalização da aula em campo, os estudantes receberiam um questionário (disponível no Apêndice B), com perguntas norteadoras para estimular uma reflexão crítica sobre o que foi observado no trajeto. O questionário pode ser respondido pelos alunos em casa ou na sala de aula, seguido de correção pelo professor e roda de conversa sobre as respostas, visando debater as reflexões e ideias construídas pelos alunos e revisão das correlações entre o observado e as conceituações anteriormente ensinadas pelo professor.

5.3. Aula pós-campo: discussão e produção artística para ocupação da cidade

Ao final da sequência didática será realizada uma roda de conversa, pautadas pelas respostas dadas no questionário, em que os alunos compartilharão as respostas que obtiveram com suas fotos e em suas cadernetas de anotação do que foi observado em trabalho de campo, visando discutir sobre os elementos da paisagem que mais chamaram sua atenção, as diferentes formas de produção do espaço, a segregação socioespacial expressa nas diferentes áreas do espaço urbano, e como eles veem a cidade após a realização da aula de campo.

A partir destas discussões sobre o espaço urbano de Uberlândia, propõe-se que os estudantes produzam um lambe-lambe, que consiste em uma técnica artística que constitui realizar um desenho, colagem ou até a impressão de uma fotografia que possa ser fixada em uma superfície plana por uma mistura de cola e água, visando para ocupar artisticamente o espaço escolar, de acordo com os espaços permitidos pela direção da escola. A intencionalidade dessa proposta é transformar as reflexões desenvolvidas em manifesto visual, possibilitando novas formas de expressão e diálogo sobre a produção e (re)produção do espaço urbano. Segundo Araujo Junior (2023), ao considerar o espaço urbano como um ambiente de aprendizagem, o Lambe Educativo promove a conscientização e a cidadania ativa. Nesse processo de expressão das próprias ideias, agora confrontadas pela generalização dos conceitos científicos, e pela experiência prática em aula de campo, os alunos adquirem conhecimento sobre arte, comunicação e sociedade, desenvolvem noções de cooperação e trabalho em equipe, e se tornam agentes de mudança da paisagem e da produção espacial em suas próprias comunidades.

6. CONCLUSÃO

Compreender a cidade através da percepção e leitura da paisagem revelou-se ao longo deste trabalho como uma maneira de aproximar as atividades cotidianas dos estudantes de conceitos geográficos acerca da produção e (re)produção do espaço urbano. Isso ocorre quando a percepção imediata ultrapassa a mera contemplação das formas, e provoca reflexões sobre a complexidade da totalidade do espaço geográfico, assim como os processos e estruturas que constituem sua formação ao longo da história. Acerca da produção desigual do espaço urbano de Uberlândia-MG, revelaram-se contradições que são intrínsecas à cidade capitalista. A cidade mostra que a produção e (re)produção concentra interesses dos agentes sociais detentores de maior capital para valorizar alguns espaços em detrimento de outros, desde a escolha de dinamizar os fluxos de espaços que possuem maior concentração de serviços, comércios, ou seja onde há maior especulação sobre o preço da terra pelos operadores imobiliários, até a escolha de não priorizar a melhoria na qualidade de vida de moradores que vivem em espaços marginalizados, atuando como verdadeiros agentes da segregação socioespacial. Mesmo que a população de menor renda seja sistematicamente impulsionada para as periferias da cidade, ela se mostra como produtoras de seu próprio espaço, utilizando-se de estratégias de resistência para ter seu direito de ocupar a cidade.

Tanto no trabalho de campo realizado para a coleta dos dados primários quanto no esforço da proposição da aula em campo presente na sequência didática, mostrou-se fundamental o deslocamento pela cidade por meio do uso do ônibus coletivo público, para movimentar o pensamento sobre as desigualdades, os desejos econômicos de poderosos agentes sociais, as ausências do Estado e as resistências socioespaciais que marcam a estrutura urbana de Uberlândia-MG. O entendimento desses processos que são produzidos na relação dos agentes sociais com maior poder capital e institucional, e de sujeitos comuns que lutam por direitos no espaço urbano, só é possível quando o professor de Geografia cria pontes entre os conceitos científicos e a experiência concreta dos estudantes, sob a sensibilidade do olhar do entendimento empírico. Assim, olhar através das janelas do ônibus como proposição de aula em campo, acessível e próxima da vida rotineira dos estudantes, apresentou-se, portanto, como uma possibilidade provocativa e não usual de ferramenta pedagógica para o ensino de Geografia. Pois, dessa forma, estimula-se a construção de uma consciência espacial cidadã e

emancipatória através da percepção de contrastes impressos na paisagem do espaço urbano, bem como na vida que acontece no cotidiano da cidade.

Espera-se que os estudantes se reconheçam como sujeitos ativos e se posicionem como agentes de produção do espaço urbano, e não apenas como alunos capazes de interpretar os conceitos geográficos que descrevem a cidade. Isso ocorre seja durante o deslocamento diário para a escola ou para o trabalho, seja na ocupação de espaços de resistência e luta urbana, seja na expressão de seus pensamentos e desejos. Afinal, a criação de arte, como o lambe-lambe, aparece como amplificação das ideias, dos pensamentos, e da voz dos estudantes sobre as reflexões geográficas, que se manifestam visualmente na paisagem.

Ainda cabe salientar que defender uma educação geográfica conectada aos conceitos da disciplina de Geografia e os conhecimentos empíricos, elucida as possibilidades educacionais do fazer docente. Pensar em propostas pedagógicas que sejam significativas é um gesto de compromisso com o ensino, entretanto precisa caminhar com a valorização da atividade docente e a crítica à precarização das condições de trabalho, como Paulo Freire discorre em “Pedagogia da Autonomia”, onde anuncia que “A luta dos professores em defesa de seus direitos e de sua dignidade deve ser entendida como um momento importante de sua prática docente, enquanto prática ética” (Freire, 2009, p. 64). Por fim, espera-se que futuramente a proposição apresentada neste trabalho possa fundamentar a prática de ensino de Geografia no exercício do trabalho docente, e que se faz imperativo lembrar que educar para o pensamento espacial é aprender e ensinar sobre a empatia, e que o papel professor de geografia é mostrar possibilidades para o aluno se entender enquanto sujeito cheio de potencialidades dentro do mundo.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 109-122.
- AMORIM, Paulo Henrique Silva de; RIBEIRO FILHO, Vitor. Estrutura comercial e novas centralidades: análise do Eixo Comercial João Naves de Ávila – Uberlândia (MG). **Boletim de Geografia**, Maringá, v. 39, e60438, p. 402-421, 2022. DOI: <https://doi.org/10.4025/bolgeogr.v39.a2021.e60438>. Disponível em: <http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/index>. Acesso em: 7 ago. 2026.
- ARAÚJO JUNIOR, Luis Pessoa de. Lambe educativo: fundamentos metodológicos iniciais para a transformação do espaço urbano em ambiente educacional por meio da street art em diálogo com as salas de aula. In: CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO, 9., 2023. **Anais [...]** [S. l.]: Realize Editora, 2023. Disponível em: <https://ns1.editorarealize.com.br/artigo/visualizar/101113>. Acesso em: 20 jul. 2026.
- BESSA, Kelly Cristine. Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG). **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 6, n. 16, p. 268–288, 2005. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/15465>. Acesso em: 24 jul. 2026.
- BICALHO, Beatriz; CLEPS, Geisa Daise Gumiero. Regularização fundiária e direito à moradia: Panorama das ocupações urbanas em Uberlândia (MG). **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 26, n. 105, p. 200-214, jun. 2025. DOI: <https://doi.org/10.14393/RCG2610576087>.
- BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília, DF: Presidência da República, 1996. Disponível em: [site oficial]. Acesso em: 7 ago. 2026.
- BRASIL. **Ministério da Educação**. *Base Nacional Comum Curricular: educação é a base*. Brasília, DF: Ministério da Educação, 2018. Disponível em: <https://basenacionalcomum.mec.gov.br/>. Acesso em: 8 ago. 2026.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2016. p. 53-74.
- CAVALCANTI, Lana de Souza. **A Geografia escolar e a cidade: ensaios sobre o ensino de Geografia para a vida urbana cotidiana**. Campinas: Papirus, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2005.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da autonomia**: saberes necessários à prática educativa. 39. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Hierarquia urbana. *In*: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Quadro geográfico de referência para produção, análise e disseminação de estatísticas**. Rio de Janeiro: IBGE, 2024.

Disponível em:

https://www.ibge.gov.br/apps/quadrogeografico/pdf/qg_2024_200_hierarqurb.pdf. Acesso em: 24 jul. 2026.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MOREIRA, Ruy. **Pensar e ser em geografia**: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. 1. ed. 1. reimp. São Paulo: Contexto, 2008.

OLIVEIRA, Christian Dennys Monteiro de; ASSIS, Raimundo Jucier Sousa de. Travessias da aula em campo na geografia escolar: a necessidade convertida para além da fábula. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v. 35, n. 1, p. 195–209, jan. 2009. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/ep/a/c49M3bT6g7sV3h9Zcm4YgZb/?lang=pt>. Acesso em: 10 jul. 2026.

PEREIRA, K. G. O.; PEDROSA, A. S.; ZUZA, M. L. Evolução da ocupação do solo e suas implicações na bacia hidrográfica de Lagoinha (Uberlândia-MG). *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA, 9., 2012, Rio de Janeiro. **Anais [...]** Rio de Janeiro: União da Geomorfologia Brasileira, 2012. Disponível em:

<https://www.sinageo.org.br/2012/trabalhos/2/2-574-663.html>. Acesso em: 29 jul. 2026.

RAMIRES, J. C. L.; SANTOS, M. A. F. Exclusão social em Uberlândia: algumas reflexões a partir do bairro Dom Almir e seu entorno. **Caminhos de Geografia**, v. 2, n. 4, jun. 2001

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares**: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2015.

SANTOS, Milton. **A metamorfose do espaço habitado**: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SILVA, Jerto Cardoso da; LEAL, Luiza Tamara Almeida; SCHMIDT, Stefanie; FUHR, Maiara da Silva; SARAIVA, Eduardo Steindorf. Saúde mental, adoecimento e trabalho

docente. **Psicologia Escolar e Educacional**, v. 27, e242262, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/pee/a/39gM4hytKg4Z8jS74P9xT3k/?lang=pt>. Acesso em: 30 jun. 2026.

SILVEIRA, Ricardo Michael Pinheiro; CRESTANI, Dieiny Michelle; FRICK, Elaine de Cacia de Lima. Aula de campo como prática pedagógica no ensino de Geografia para o ensino fundamental: proposta metodológica e estudo de caso. **Revista Brasileira de Educação em Geografia**, Campinas, v. 4, n. 7, p. 125-142, 2014. Disponível em: <http://www.revistaedugeo.com.br>. Acesso em: 18 mar. 2026.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

UBERLÂNDIA. **Prefeitura Municipal**. Cessão do antigo Fórum à Prefeitura é estendida por mais cinco anos. *Portal da Prefeitura de Uberlândia*, Uberlândia, 7 jul. 2022. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/2022/07/07/cessao-do-antigo-forum-a-prefeitura-e-estendida-por-mais-cinco-anos/>. Acesso em: 7 ago. 2026.

UBERLÂNDIA. Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETTRAN). **Itinerário da linha A327 Terminal Santa Luzia - Seringueiras**. Uberlândia: SETTRAN, 2024. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/horario-de-operacao/>. Acesso em: 21 jul. 2026.

UBERLÂNDIA. Secretaria de Planejamento Urbano. **Mapas e Bairros**. Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/planejamento-urbano/mapas-e-bairros/>. Acesso em: 05 ago. 2026.

VENTURI, Luis Antonio Bittar. A técnica e a observação na pesquisa. *In*: VENTURI, Luis Antonio Bittar (org.). **Geografia: práticas de campo, laboratório e sala de aula**. São Paulo: do Autor, 2010. p. 13-30.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel : FAPESP : Lincoln Institute, 2001.

VYGOTSKY, Lev Semenovitch. **Pensamento e linguagem**. Tradução de Jeferson Luiz Camargo. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

ZABALA, Antoni. As sequências didáticas e as sequências de conteúdo. *In*: ZABALA, Antoni. **A prática educativa: como ensinar**. Porto Alegre: Artmed, 1998. p. 53-87.

APÊNDICE A

ROTEIRO DE AULA DE CAMPO: O ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM UBERLÂNDIA-MG

Rota da aula de campo: Saída do Terminal Central em direção ao Bairro Santa Luzia (Linha E131), e baldeação para Linha A327 (Terminal Santa Luzia / Seringueiras), atravessando os bairros São Jorge e Glória - Élisson Prieto.

Pergunta Norteadora: Por que os espaços da cidade de Uberlândia são organizados, equipados, ocupados e vividos de forma desigual pelos agentes sociais?

Assinale as características de moradia e de infraestrutura observadas em cada trecho do trajeto realizado.

TRECHO 1	TRECHO 2
Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas	Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas
Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)	Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)

TRECHO 3	TRECHO 4
Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)	Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)

TRECHO 5	TRECHO 6
Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)	Padrões de Moradia e Uso do Solo () Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados () Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais () Moradias autoconstruídas () Assentamentos ou ocupações () Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) () Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) () Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) () Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos () Vias em boas condições () Vias em más condições () Boa arborização () Baixa ou ausência de arborização urbana () Infraestrutura de iluminação adequada () Infraestrutura elétrica e de iluminação precária () Paradas de ônibus bem estruturadas () Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis () Áreas de lazer estruturadas e preservadas () Áreas de lazer precárias ou ausentes () Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) () Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)

TRECHO 7	
Padrões de Moradia e Uso do Solo ☐ Prédios residenciais e/ou Condomínios fechados ☐ Casas populares e/ou Conjuntos habitacionais ☐ Moradias autoconstruídas ☐ Assentamentos ou ocupações ☐ Comércio intenso e grandes redes (shoppings, hipermercados, concessionárias) ☐ Comércio local e de pequeno porte (mercearias de bairro, borracharias, padarias pequenas) ☐ Vazios urbanos (terrenos ociosos, lotes vagos com mato) ☐ Imóveis abandonados, deteriorados ou em ruínas	Infraestrutura, Mobilidade e Equipamentos Públicos ☐ Vias em boas condições ☐ Vias em más condições ☐ Boa arborização ☐ Baixa ou ausência de arborização urbana ☐ Infraestrutura de iluminação adequada ☐ Infraestrutura elétrica e de iluminação precária ☐ Paradas de ônibus bem estruturadas ☐ Paradas de ônibus precárias e/ou pouco visíveis ☐ Áreas de lazer estruturadas e preservadas ☐ Áreas de lazer precárias ou ausentes ☐ Boa oferta de equipamentos públicos (escolas e unidades de saúde visíveis, de fácil acesso e bem conservadas) ☐ Escassez de equipamentos públicos (ausência ou dificuldade de visualização de escolas e postos de saúde na região)

APÊNDICE B

QUESTIONÁRIO PARA AULA PÓS-CAMPO: O ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL EM UBERLÂNDIA-MG

Retome seus estudos em sala de aula e suas anotações, registros e impressões sobre as paisagens observadas ao longo do trajeto realizado com o transporte público.

Para responder as questões abaixo: relacione suas observações aos conceitos geográficos aprendidos em sala de aula como paisagem, produção do espaço, mobilidade urbana e segregação socioespacial. Reflita sobre como os espaços da cidade de Uberlândia são organizados, equipados, ocupados e vividos de forma desigual pelos agentes sociais e como isso interfere nas formas de viver, circular e acessar os diferentes espaços e infraestruturas da cidade.

1. Analisando os trechos percorridos, como a qualidade da infraestrutura pode refletir na valorização imobiliária de diferentes áreas da cidade?

2. Onde você percebeu a maior concentração de equipamentos públicos e de comércio nos trechos percorridos? Como essa distribuição influencia a vida de quem mora em diferentes partes da cidade?

3. Qual foi a maior diferença ou contraste socioespacial que você percebeu entre o início e o final da nossa rota? De que maneira a distribuição desigual das infraestruturas urbanas — como a qualidade das vias, o acesso ao saneamento básico e a presença de equipamentos de cultura, lazer e áreas verdes — reflete e reproduz a segregação socioespacial na cidade de Uberlândia?

4. De que maneira a mobilidade urbana (considere o tempo de deslocamento, a oferta de linhas e a estrutura do transporte, a qualidade das vias) revela as diferenças de acesso à cidade por diferentes grupos sociais, atuando por vezes conectando ou aprofundando a segregação socioespacial?
