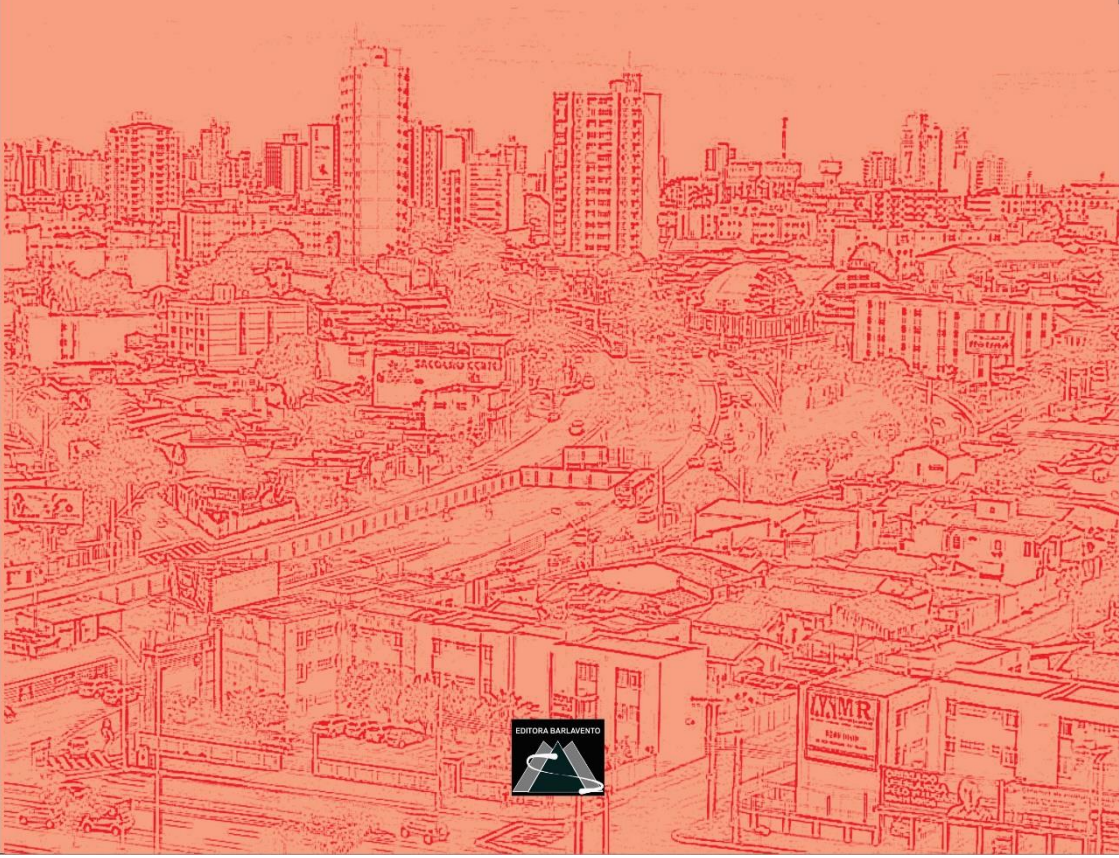


**Beatriz Ribeiro Soares
Josimar dos Reis de Souza
Matheus Eduardo Souza Teixeira
Tatiana Silva Souza
(Organizadores)**

ESTUDOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS



Beatriz Ribeiro Soares
Josimar dos Reis de Souza
Matheus Eduardo Souza Teixeira
Tatiana Silva Souza
(Organizadores)

ESTUDOS URBANOS CONTEMPORÂNEOS

Ituiutaba – MG
2020



© Beatriz Ribeiro Soares, Josimar dos Reis de Souza, Matheus Eduardo Souza Teixeira, Tatiana Silva Souza, 2020.
Editor da obra: Mical de Melo Marcelino.
Arte da capa: Anderson Pereira Portuguez
Diagramação: Anderson Ferreira de Azevedo Filho.

Editora Barlavento

CNPJ: 19614993000110. Prefixo editorial: 68066 / Braço editorial da Sociedade Cultural e Religiosa Ilê Asé Tobi Babá Olorigin.

Rua das Orquídeas, 399, Residencial Cidade Jardim, CEP 38.307-854, Ituiutaba, MG.
barlavento.editora@gmail.com

Conselho Editorial da E-books Barlavento – Grupo Geografia:

Dra. Mical de Melo Marcelino (Editora-chefe)

Profa. Maria Izabel de Carvalho Pereira (Revisora).

Pareceristas:

Prof. Dr. Anderson Pereira Portuguez

Prof. Dr. Ricardo Lanzarini

Prof. Dr. Rosselvet José Santos

Prof. Dr. Antonio de Oliveira Júnior

Profa. Cláudia Neu

Prof. Dr. Giovanni F. Seabra

Prof. Mestre Bruno de Freitas

Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos

Estudos Urbanos Contemporâneos. Beatriz Ribeiro Soares/ Josimar dos Reis de Souza/ Matheus Eduardo Souza Teixeira/ Tatiana Silva Souza. (org.). Ituiutaba: Barlavento, 2020, 225 p.

ISBN: 978-65-5109-004-2

1. Urbano . **2.** Regional. **3.** Sociedade. **4.** Cidade.

I. SOARES, Beatriz Ribeiro. **II.** SOUZA, Josimar dos Reis de
III. TEIXEIRA, Matheus Eduardo Souza. **IV.** SOUZA, Tatiana
Silva.

Todos os direitos desta edição reservados aos autores, organizadores e editores. É expressamente proibida a reprodução desta obra para qualquer fim e por qualquer meio sem a devida autorização da E-Books Barlavento. Fica permitida a livre distribuição da publicação, bem como sua utilização como fonte de pesquisa, desde que respeitadas as normas da ABNT para citações e referências.

APRESENTAÇÃO

O presente livro é fruto das atividades realizadas pelo Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia ao longo dos anos de 2018 e 2019. Trata-se de conjunto de pesquisas desenvolvidas pelos membros do laboratório cujos interesses estão relacionados os processos urbanos contemporâneos.

Entendemos que as cidades na contemporaneidade são resultado de processos de ordem econômica e social oriundos de mudanças profundas que ocorreram na sociedade pós-industrial. O resultado desses são as cidades do século XXI como as conhecemos hoje. Ademais, os adventos da globalização e da revolução tecnológica difundiram novas formas de habitar e se relacionar no espaço urbano, (re)criando, assim, o modo de vida urbano no qual o passado e o presente se relacionam a todo tempo. Esse entrelaçamento do ontem, do hoje e do amanhã, resultado da compartimentação dos acontecimentos históricos nas cidades e dos acontecimentos acelerados do tempo presente, é o que entendemos aqui como Urbanização Contemporânea. Assim, a coleção intitulada “Estudos Urbanos Contemporâneos”, por meio de seus doze capítulos, busca abordar temas de primordial importância aos estudos urbanos e à ciência geográfica.

O capítulo inicial, de autoria de *Tatiane Regina da Silva* e *Maria Angélica de Oliveira Magrini*, avalia a contribuição da Geografia para (re)pensar a interação sociedade e natureza na discussão da clássica dicotomia da ciência geográfica e na produção do espaço urbano, considerando que cada contexto socioespacial e histórico propicia a construção de significados próprios para o que se concebe como natureza e como sociedade, balizando tipos diferentes de relação entre essas dimensões.

Também sob a perspectiva teórica, *Tatiana Silva Souza* e *Beatriz Ribeiro Soares* embasadas em bibliografia e legislação específica, discutem as leis e determinações de uso do solo urbano buscando entender o que rege, classifica e quais implicações da (re)produção dos loteamentos clandestinos e irregulares – resultantes do parcelamento inadequado do solo – na produção do espaço urbano.

A coletânea prossegue com alguns estudos de caso. Representando o estado de Tocantins, *Ricardo Tadeu Marcilio Júnior* e *Vitor Ribeiro Filho* abordam a relação entre o processo de segregação socioespacial da Zona Periurbana Norte da cidade de Palmas e seu processo de expansão urbana, a qual oportuna para a apropriação e especulação do capital imobiliário, materializado pelos condomínios horizontais fechados.

Na sequência *Helbaneth Macêdo Oliveira* levanta os principais conceitos referentes à reprodução do espaço urbano pelo viés da verticalização, por meio da conceituação do processo de verticalização no olhar dos principais teóricos do tema. Como exemplo de verticalização é apresentado a cidade de Imperatriz, no Maranhão.

A discussão sobre verticalização continua no quinto capítulo. *Ana Laura Gonçalves Lomolino* e *Beatriz Ribeiro Soares* apresentam a dinâmica de implantação dos edifícios residenciais, destinados a alta renda na cidade de Uberlândia, Minas Gerais, observando também como os mesmos modificam a paisagem urbana ao longo das décadas.

Regina Maria Jordão e *Júlio Cesar de Lima Ramires* refletem em seu texto sobre a tendência de grandes redes nacionais de academias de ginástica de se instalarem no interior de *shopping centers*. Para a caracterização desse processo utilizou-se de dados divulgados por diversas instituições sobre o mercado *fitness* e *sites* das principais academias do país.

Retomando o espaço urbano de Uberlândia, *Paulo Henrique Silva de Amorim* e *Vitor Ribeiro Filho* abordam o processo de modernização da Avenida João Naves de Ávila, considerada, atualmente, como um dos principais eixos estruturais da cidade oriundo de uma série de transformações ocorridas no espaço intra-urbano.

Rafhael Ribeiro Mascarenhas e *Vitor Ribeiro Filho* contribuem com uma discussão teórico-conceitual frente as políticas de mobilidade urbana. O estudo discute a mobilidade para o transporte coletivo de Uberlândia frente a implantação do Corredor Estrutural.

Ainda acerca da discussão de mobilidade urbana *Matheus Eduardo Souza Teixeira*, *Fausto Amador Alves Neto* e *Roberto Barboza Castanho*, espacializam os acidentes de trânsito do bairro Centro da cidade de Ituiutaba, Minas Gerais, por meio de um comparativo dos anos de 2004 e 2014.

A partir das premissas que constituem o Movimento Cidades Saudáveis – aquele que visa discutir os problemas inerentes aos centros urbanos de forma a buscar alternativas para a melhoria da qualidade de vida nas cidades – *Josimar dos Reis de Souza* apresenta os caminhos metodológicos de desenvolvimento do Índice para Cidades Saudáveis (ICS), com foco nos indicadores de Educação (ICS Educação) aplicados a área urbana de Uberlândia.

Ainda sob a perspectiva por Cidades Saudáveis, *Guilherme Alves Viso* e *Beatriz Ribeiro Soares* demonstram os desafios da utilização de indicadores, de maneira que esses possam contribuir para uma análise do espaço urbano na sua totalidade, permitindo enxergar pontos que são problemáticos nas cidades e que seus resultados obtidos podem contribuir para a elaboração de ações, diretrizes e políticas públicas.

Por fim, *Moizés Rodrigues da Silva* e *Marcos Antônio*

Silvestre Gomes demonstram o quadro da problemática dos parques urbanos em Uberaba, Minas Gerais, com uma análise dos aspectos do parque Mata do Ipê com base em levantamentos empíricos e teóricos.

Acreditamos que os capítulos, ora apresentados, fomentam e corroboram com a ciência geográfica, sobretudo com os estudos urbanos recentes. Assim, convidamos a todos para apreciação. Boa leitura!

Os organizadores.

Sumário

Capítulo 1: Dicotomia sociedade e natureza: reflexos na fragmentação da ciência geográfica e na produção do espaço urbano <i>Tatiane Regina da Silva e Maria Angélica de Oliveira Magrini</i>	11
Capítulo 2: Parcelamento irregular do solo: uma breve retomada da fundamentação teórica e legislação urbana brasileira <i>Tatiana Silva Souza e Beatriz Ribeiro Soares</i>	24
Capítulo 3: Segregação socioespacial na zona periurbana norte do município de Palmas – TO <i>Ricardo Tadeu Marcilio Júnior e Vitor Ribeiro Filho</i>	41
Capítulo 4: Reprodução do espaço urbano e verticalização: considerações sobre a realidade de Imperatriz/MA <i>Helbaneth Macêdo Oliveira</i>	57
Capítulo 5: Dinâmica da verticalização: equipamentos e serviços em edifícios de alta renda na cidade de Uberlândia, Minas Gerais <i>Ana Laura Gonçalves Lomolino e Beatriz Ribeiro Soares</i>	72

Capítulo 6: As academias de ginástica e suas novas estratégias locacionais nas cidades brasileiras <i>Regina Maria Jordão e Júlio Cesar de Lima Ramires.....</i>	87
Capítulo 7: Dos trilhos ao eixo estrutural: o processo de modernização da Avenida João Naves de Ávila – Uberlândia (MG) <i>Paulo Henrique Silva de Amorim e Vitor Ribeiro Filho...</i>	107
Capítulo 8: Mobilidade urbana nas cidades em transição: implicações na construção do Corredor Estrutural Leste de Uberlândia (MG) <i>Rafhael Ribeiro Mascarenhas e Vitor Ribeiro Filho.....</i>	129
Capítulo 9: A espacialização dos acidentes de trânsito na cidade de Ituiutaba/MG <i>Matheus Eduardo Souza Teixeira; Fausto Amador Alves Neto e Roberto Barboza Castanho.....</i>	145
Capítulo 10: Em busca de novas metodologias para cidades saudáveis: análise de indicadores de educação em Uberlândia, Minas Gerais <i>Josimar dos Reis de Souza.....</i>	163
Capítulo 11: A utilização de indicadores como um suporte para o planejamento urbano: (im)possibilidades, dificuldades e contribuições <i>Guilherme Alves Viso e Beatriz Ribeiro Soares.....</i>	181

Capítulo 12: Análise socioespacial do parque Mata do Ipê em Uberaba-MG: aspectos da infraestrutura e percepção dos usuários

Moisés Rodrigues Da Silva e Marcos Antônio Silvestre Gomes..... 201

CAPÍTULO 1

DICOTOMIA SOCIEDADE E NATUREZA: Reflexos na fragmentação da ciência geográfica e na produção do espaço urbano

*Tatiane Regina da Silva¹
Maria Angélica de Oliveira Magrini²*

Introdução

Para a ciência geográfica, compreender os fenômenos naturais e sociais, assim como explicar as inter-relações entre esses dois elementos, tem-se constituído como um desafio tanto para a definição conceitual e metodológica quanto para a atuação e qualificação dos geógrafos envolvidos com esta ciência, devido a clássica dicotomia entre Sociedade e Natureza.

Esse processo de separação entre Sociedade e Natureza também vêm acompanhando a constituição da produção dos espaços urbanos. Ao longo da história, os grupos sociais foram alterando suas maneiras de se relacionarem com a natureza, caminhando no sentido de uma separação cada vez maior entre essas duas dimensões.

Nesse sentido, o objetivo deste capítulo é avaliar a contribuição da ciência geográfica para (re) pensar a interação sociedade e natureza na discussão da clássica dicotomia da Geografia e na produção do espaço urbano, considerando que cada contexto socioespacial e histórico propicia a construção de

¹ Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <tatiane_rs94@hotmail.com>.

² Docente do Instituto de Ciências Humanas do Pontal – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <angelicamagrini@ufu.br>.

significados próprios para o que se concebe como natureza e como sociedade, balizando tipos diferentes de relação entre essas dimensões.

Desta forma, para a execução do presente estudo, a realização dos procedimentos metodológicos foi pautada no caráter bibliográfico, de viés teórico, no que tange à temática da interação sociedade e natureza e produção do espaço urbano. Nosso argumento é que tanto na ciência geográfica quanto no desenvolvimento das cidades o movimento histórico caminhou na direção da separação entre aspectos sociais e naturais, entendidos como dimensões separadas e até opostas. Podemos constatar assim, que o que se entende por natureza e por sociedade é construído em cada contexto socioespacial e histórico particular.

Sociedade e Natureza na Ciência Geográfica: Entendendo a Dicotomia

Um dos pressupostos da ciência e da filosofia que se estruturam a partir do Renascimento é a visão orgânica de mundo, na qual o espaço e o tempo eram entendidos como indissociáveis, o que quer dizer que a análise dos ritmos da natureza se articulava com a análise dos ritmos da produção de vida.

Porém, esse entendimento gradativamente vai deixando de ser hegemônico, considerando que um “mundo em transformação exigia que a natureza fosse pensada em separado da natureza humana e onde o homem fosse pensado como um ser central, catalizador dos benefícios provenientes daquela” (SUERTEGARAY, 2017, p.44).

Esse dualismo se instala na perspectiva de ampliar o processo de produção e descoberta de novos mundos. Por sua vez, do ponto de vista filosófico e científico a questão de dividir para dominar foi se desenvolvendo. Dividir era/é necessário para

explicar fenômenos e processos, conseqüentemente, explorar ou manipular aspectos da realidade.

Tal processo aconteceu com a própria ciência geográfica, culminando na clássica dicotomia entre Geografia Física e Geografia Humana. Vale salientar que até o final do século XVIII, o conhecimento geográfico não apresentava uma unidade temática padronizada e organizada. Apenas com a sistematização do conhecimento geográfico, a partir da primeira metade do século XIX, é que a Geografia se torna uma ciência autônoma de fato, com objeto e métodos definidos.

Essa sistematização se baseou na ideia da Geografia enquanto uma ciência unitária, por meio da análise da interação entre Natureza e Sociedade. No entanto, na segunda metade do século XIX, a tendência unitária foi sendo suplantada pela fragmentação da Geografia em Geografia Física e Geografia Humana como campos independentes, seguida da fragmentação interna destes dois campos geográficos.

Isso se deve muito ao fato de que a ciência geográfica foi constituída no século XIX, período em que as ciências naturais estavam fortalecidas, sobretudo na França e Alemanha em um contexto de efervescência filosófica e científica. Com tal acontecimento, a Geografia se baseou profundamente nas ciências naturais para desenvolver seus estudos, seguindo os preceitos do positivismo. Na afirmação de Moraes (2005, p.41), “a Geografia sempre procurou ser uma ciência natural dos fenômenos humanos”.

Essa grande influência das ciências naturais na constituição da ciência geográfica tem relação com o fato de que a Geografia esteve ancorada durante todo o século XIX no positivismo, que transpunha as leis e métodos de estudo dos elementos naturais para a análise da sociedade.

Cabe ressaltar que a ciência geográfica, assim como outras ciências, foi formulada a partir de uma visão eurocêntrica e etnocêntrica, o que diz muito sobre o próprio processo de consolidação da Geografia como ciência para atender aos anseios da classe dominante e legitimar e justificar suas ações, essencialmente no processo de transição do feudalismo para o capitalismo, como ressalta Moraes (2005).

Na visão de Wendel (2004), com o desenvolvimento do capitalismo, houve uma consciência maior do controle da natureza pela sociedade, proporcionando a construção das ideias e dos conceitos de natureza correntes nos dias atuais.

Desta forma, a cosmovisão (visão orgânica de mundo) vai sendo historicamente ultrapassada, exigindo compartimentações nas ciências, nas quais a natureza “natural” fosse pensada de maneira separada da natureza humana. Ou seja, a ideia de uma relação mais orgânica e articulada na relação homem e natureza foi sendo suplantada por uma visão dicotômica da interação sociedade x natureza, sendo o século XIX o ápice do aprimoramento fundamentado no mundo pragmático, com a ciência e a técnica adquirindo um significado central na vida social.

Assim, tal dualidade (Sociedade x Natureza) vem acompanhando a ciência geográfica desde o período conhecido como Geografia Clássica ou Tradicional, permanecendo presente até o momento contemporâneo, nos fazendo questionar se a Geografia é de fato uma ciência de domínio dos aspectos físicos, pautada no estudo da natureza, dos aspectos humanos, tendo a sociedade como foco ou ainda, se é uma ciência que deveria ter como enfoque a interação entre essas dimensões.

Na percepção de Suertegaray (2017, p.53) um caminho possível para a unificação na Geografia é a transdisciplinaridade,

desde que entendida de forma distinta da forma concebida mais normalmente, ou seja, como transcendência:

A transdisciplinaridade a que me refiro significa mais do que o horizonte para além das disciplinas ou a construção do objeto único ou os múltiplos olhares sobre um mesmo objeto. A transdisciplinaridade que acredito ser possível trilhar, na perspectiva de busca de articulação, é por mim entendida como capacidade de trânsito, como possibilidade de cada um colocar-se no lugar do outro, na busca da compreensão ampliada de sua disciplina. Neste sentido, a capacidade de transitar pelos diferentes campos é algo a ser buscado. É condição para a construção do diálogo entre disciplinas e, mais particularmente, entre os fragmentos geográficos.

Neste mesmo viés, para Souza (2016, p. 46) é preciso ressaltar temas e problemas transversais, uma abordagem geográfica mais horizontal do que vertical:

(...) enfatizando uma estratégia que ilumine as possibilidades de articulação e diálogo tendo por base a “mestiçagem epistemológica”. Daí o termo “macroagenda”, uma vez que a ênfase é posta sobre uma visão de conjunto em matéria de possibilidades e desafios para todo um campo de pesquisas, e não somente sobre as perspectivas de aprofundamento de uma temática em particular.

Deste modo, a partir do explanado nos excertos acima, consideramos que a unificação se faz importante na ciência geográfica. Nas palavras de Suertegaray (2017, p.52), é necessário unir porque vivemos um momento histórico:

- em que o Modo de Produção Capitalista e, por extensão, a cultura ocidental, ao separar o homem/sociedade da

natureza e buscar purificar os objetos científicos contribuiu para a verticalização do conhecimento, mas, ao mesmo tempo, promoveu a cegueira no âmbito das conexões;

- em que o descolamento da concepção de tempo em relação ao espaço promoveu a subordinação da natureza à lógica da reprodução do capital, além da crença no desenvolvimento técnico - científico como possibilidade de recriação da natureza.

- em que a reinvenção técnica da natureza, que se manifesta na sucessivas próteses construídas pelo mundo, os chamados objetos artificiais (a exemplo dos sítios urbanos) ou a segunda natureza que, apresentando-se sob as mais variadas escalas, indicam a necessidade de discussão sobre a relação natureza-sociedade, ou melhor dizendo, sobre a produção social da “natureza”.

Mediante o exposto e conforme viemos debatendo, a fragmentação da relação entre Sociedade e Natureza e a dicotomia entre Geografia Física *versus* Geografia Humana trouxeram obstáculos e desvantagens para os geógrafos. Desta forma, é tarefa da Geografia reunir seus fragmentos e (re) construir-se como unitária.

Na afirmação de Souza (2016, p. 53), a responsabilidade inicial, contudo, “é dos próprios geógrafos de formação, que precisarão lidar com a complexidade dessa tradição de estudo e pesquisa não para ver e lamentar, aí, eternamente um fardo a ser carregado (a começar pela dicotomia “físico” *versus* “humano”)”, mas sim enxergar novos olhares, novas técnicas e novas perspectivas sobre o objeto de estudo da Geografia do mundo contemporâneo para embutir em seu treinamento profissional.

Assim, acreditamos que pensar o espaço geográfico na sua unidade e nas suas distintas variantes conceituais, na sua multiplicidade, perpassa por buscar na Geografia a construção de

um caminho unitário entre Sociedade X Natureza (SUERTEGARAY, 2017).

Dicotomia Sociedade X Natureza na Produção dos Espaços Urbanos

No atual estágio do processo de urbanização um aspecto característico da produção dos espaços é a crescente separação nas cidades entre os elementos sociais e naturais. A natureza, enquanto conceito não natural, resultante da construção social, pode ter significados diferentes de acordo com a cultura, com o tipo de sociedade e com o contexto socioespacial no qual foi produzido. Segundo Gonçalves (1998), as ideias que temos acerca da natureza influenciam nos modos segundo os quais agimos sobre ela.

A Natureza se define, em nossa sociedade, por aquilo que se opõe a cultura. A cultura é tomada como algo superior e que conseguiu controlar e dominar a Natureza. Daí se tomar a revolução neolítica, a agricultura, como um marco da História, posto que com ela o homem passou da coleta daquilo que a Natureza “naturalmente” dá, para a coleta daquilo que se planta, que se cultiva (GONÇALVES, 1998, p. 26-27).

Nesse sentido, constatamos que a relação dicotômica entre as acepções de sociedade e natureza que encontramos na ciência geográfica comparece também no âmbito da vida, sobretudo no cotidiano urbano.

A chave explicativa para essa cisão se encontra nas transformações socioculturais que acompanham o devir histórico das sociedades ocidentais. Consideramos que passamos de um período no qual o vínculo entre sociedade e natureza era mais orgânico para um em que as tentativas de estabelecer limites entre essas dimensões se aprofundam.

Esse movimento histórico de transformação das concepções acerca da relação entre sociedade e natureza está marcado na própria história do processo de urbanização. Conforme ele vai se consolidando, mais processos de exteriorização e artificialização dos elementos naturais vão ganhando força.

Embora o estudo da origem das primeiras cidades ofereça desafios diante das lacunas existentes nos registros históricos, é possível afirmar que as manifestações iniciais do caráter urbano estão associadas à domesticação de animais e cultivo de espécies vegetais nas aldeias neolíticas (MUNFORD, 1998; SPOSITO, 1989), indicando que sua gênese está relacionada aos processos de dominação da natureza.

Sobre esse aspecto, Munford (1998, p. 42) destaca que as obras que constituíram as primeiras aldeias foram construídas a partir da dominação humana dos elementos naturais:

Até mesmo as gigantescas forças da natureza foram postas sob consciente direção humana: dezenas de milhares de homens a se mover para a ação como uma máquina sob comando centralizado, construindo valas de irrigação, canais, montes urbanos, zigurates, templos, palácios, pirâmides, numa escala até então inconcebível.

No mesmo sentido, Sposito (1989, p. 18) afirma que a localização das primeiras cidades foi influenciada diretamente pelos aspectos naturais e pela capacidade de manejá-los:

Essas cidades surgiram em regiões com predomínio de clima semiáridos, daí a necessidade de se fixarem perto dos rios, repartir a água, repartir os escassos pastos, e proceder ao aproveitamento das planícies inundáveis, ricas de húmus e propícias ao desenvolvimento da agricultura. Assim, embora fossem resultado do social e do político enquanto processo, as primeiras cidades tiveram suas localizações determinadas pelas condições naturais, de um

momento histórico, em que o desenvolvimento técnico da humanidade ainda não permitia a superação dessas imposições.

Esse contexto de produção das primeiras cidades a partir de um embrionário processo de separação entre a sociedade e a natureza, com uma crescente dominação dos elementos naturais pela sociedade, se insere num quadro socioespacial mais amplo.

De acordo com Santos (1992) a história da humanidade sobre a Terra é a história da ruptura progressiva entre os seres humanos e seu entorno, a partir do momento em que eles se descobrem como indivíduos e iniciam o processo de mecanização, criando instrumentos técnicos para tentar dominá-lo. O autor trata da artificialização da natureza como um importante marco da transformação da história humana da natureza. Como intermediária da relação entre sociedade e natureza, a técnica foi se tornando objeto de uma sofisticada elaboração científica capaz de subverter as relações da sociedade com o meio, dos seres humanos com os seres humanos e dos seres humanos com as coisas.

Para Smith (1988) a emergência do capitalismo industrial é central para a produção de concepções e visões acerca da natureza, gerando transformações tanto no seu consumo físico quanto intelectual.

Nesse processo histórico de construção de sentidos e de ações sobre a natureza, os elementos naturais vão passando de aspectos centrais para promover a aglomeração urbana – como os rios e suas margens férteis para as primeiras cidades na Mesopotâmia – para aspectos a serem cada vez mais controlados e tornados residuais.

É nesse sentido que nas cidades contemporâneas o padrão dominante de natureza presente é a metrificada e trabalhada esteticamente. Segundo Munford (1998) esse tipo de relação com

a natureza nas cidades comparece na produção de jardins e de parques desde o século XVII:

[...] na qual os crescimentos e inflorescências naturais tornam-se simplesmente padrões subordinados de um desenho geométrico: determinada quantidade de tapete, de papel pintado e de decorações de teto, engenhosamente reunidas a partir dos materiais estranhos da natureza. A alameda podada, na qual as árvores são transformadas numa uniforme parede verde: a sebe podada, a deformação da vida no interesse de um modelo externo de ordem – tinha-se aí algo a um só tempo imponente e infame. (p. 42).

A contraposição entre espaço urbano e natureza ganha força no século XX a partir do modelo urbanístico racionalista da cidade industrial, como o idealizado por Le Corbusier. De acordo com Marcondes (1999), na cidade modelo de Le Corbusier:

A forma assume a função de tornar autêntico e natural o universo não-natural da precisão tecnológica e, na medida em que esse universo tende a subjugar integralmente a natureza, num processo contínuo e co-envolvente de transformação, é a própria estrutura antropogeográfica o sujeito sobre o qual irá incidir o ciclo reorganizado da construção de imóveis. (p. 22)

Nesse contexto de idealização da cidade máquina, a natureza aparece de forma residual e controlada paisagisticamente, podendo ser utilizada como fator de valorização imobiliária, vendida como diferencial capaz de oferecer maior qualidade de vida para aqueles que puderem consumir a natureza como amenidade. É nesse sentido que se encontra a afirmação de Lefebvre (1970) de que nas cidades a natureza em si vai se distanciando enquanto seus símbolos se multiplicam, substituindo a natureza “real”.

Podemos observar assim, que a natureza presente nas cidades é preferencialmente aquela mediada pela ação humana, para atender ao senso estético/paisagístico, visto que a natureza “selvagem” é tida como negativa. Como ressalta Reclus (2004):

A natureza muito selvagem é incompreensível para o homem, ele prefere trechos da natureza que já foram digeridos pela vida social, possibilitando assim, que sua imaginação envolva todo esse trecho humanizado mais facilmente. Símbolos da natureza, como uma charmosa avenida salpicada de árvores ou um lago rodeado por estátuas como um santuário, são mais valorizados pelo homem do que a natureza mantida em seu estado bruto (RECLUS, apud HENRIQUE, 2004, p. 74).

De acordo com Santos (1997, p. 117) passamos na contemporaneidade por uma transformação importante que marca a relação entre sociedade e natureza:

No início, as ações se instalavam nos interstícios das forças naturais, enquanto hoje é o natural que ocupa os interstícios. Antes, a sociedade se instalava sobre lugares naturais, pouco modificados pelo homem, hoje os eventos naturais se dão em lugares cada vez mais artificiais, que alteram o valor, a significação dos acontecimentos naturais.

Percebemos assim, que uma característica do momento atual, tanto no âmbito da ciência geográfica quanto no da produção dos espaços urbanos é o entendimento da natureza e da sociedade como dimensões separadas, o que leva a movimentos que buscam a restauração da unidade que predominava em momentos históricos passados.

Considerações Finais

Ao vivenciar os eventos da Geografia brasileira, seja em colóquios, seminários, congressos, encontros, mesas-redondas e etc., torna-se nítida a importância da abordagem integrada entre sociedade/natureza, evidenciando a relevância da não separação entre esses componentes, visto que ambos fazem parte de um todo, diante da crescente especialização e segmentação da Geografia.

Deste modo, temos a indicação de um caminho árduo aos geógrafos diante da necessidade de reflexão epistemológica, além da necessidade de exercitar novos olhares, novas técnicas e novas perspectivas sobre o objeto de estudo da Geografia no mundo contemporâneo. Caminho difícil, mas não impossível, já que a ciência geográfica tem se mostrado capaz de dialogar com outros saberes de forma propositiva e integradora na multiplicidade do espaço geográfico.

Por outro lado, observou-se que na produção dos espaços urbanos essa separação, e até oposição, entre natureza e sociedade também vai acompanhando o desenvolvimento do processo de urbanização, sendo também um desafio superar essa cisão.

Referências

GONÇALVES, C. W. P. *Os descaminhos do meio ambiente*. São Paulo: Contexto, 1998.

LEFEBVRE, H. *O Direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1970.

MARCONDES, M. J. A. *Cidade e Natureza*. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

MORAES, A. C. R. *Geografia: pequena história crítica*. 20ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.

MUNFORD, L. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SANTOS, M. *A redescoberta da natureza*. São Paulo: EDUSP, 1992.

_____. *Pensando o Espaço do Homem*. 4ª ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SMITH, N. *Desenvolvimento Desigual*. Natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1988.

SOUZA, M. L. Consiliência ou bipolarização epistemológica? Sobre o persistente fosso entre as ciências da natureza e as da sociedade – e o papel dos geógrafos. In: SPOSITO, E. S. et al. (Org's.). *A diversidade da Geografia brasileira: Escalas e dimensões da análise e da ação*. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2016. cap. 1, p.13-56.

SPOSITO, M. E. B. *Capitalismo e Urbanização*. São Paulo: Contexto, 1989.

SUERTEGARAY, D. M. A. *(Re) Ligar a Geografia: Natureza e Sociedade*. Porto Alegre: Compasso Lugar-Cultura, 2017.

WENDEL, H. *O direito à natureza na cidade: Ideologias e práticas na história*. 2004. 215 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2004.

CAPÍTULO 2

PARCELAMENTO IRREGULAR DO SOLO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: uma breve retomada da fundamentação teórica e legislação urbana brasileira

*Tatiana Silva Souza*³
*Beatriz Ribeiro Soares*⁴

Introdução

A estruturação do espaço urbano deriva de um processo complexo, determinado pela qualidade física, social e econômica da cidade, associada a fatores políticos e culturais que criam constantemente novas espacialidades, produto do processo histórico da urbanização. Para compreender essa transformação, é preciso entender as representações urbanas que estruturam o espaço, a qual tende a refletir o desenvolvimento em suas diversas facetas, sobretudo a partir do século XX, quando o crescimento das cidades, tanto em área quanto em população, foi acelerado em virtude do processo de urbanização aliado à expansão do capitalismo.

A urbanização brasileira, como nos outros países subdesenvolvidos, aconteceu de maneira desarticulada. Devido a rápida (e tardia) urbanização pós Revolução Verde, não houve condições para o planejamento territorial originando ocupações desordenadas do espaço promovendo inchaços urbanos. Tal desordem pode ser notada, por exemplo, através do parcelamento do

³ Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <tatianasouza@ufu.br>.

⁴ Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <brsoares@ufu.br>.

solo urbano que tem ocorrido de maneira ilegal sob o âmbito jurídico, formando loteamentos clandestinos ou irregulares e corroborando para uma série de dificuldades no acesso a equipamentos e serviços urbanos de qualidade.

Embasado em bibliografia e legislação no que tange as leis de determinações do uso do solo urbano, o presente trabalho busca discutir e entender, ainda que de maneira elementar, o que rege, classifica e quais implicações da (re)produção dos loteamentos clandestinos e irregulares – resultantes do parcelamento inadequado do solo, sob o ponto de vista jurídico – no espaço urbano.

Relação Entre Espaço e Parcelamento Irregular do Solo Urbano: Fundamentação Teórica

O espaço é resultado das interações entre sociedade e natureza ao longo do tempo. O espaço geográfico é a expressão do ambiente natural a partir de suas relações sociais, políticas, econômicas, culturais, ambientais. Para Milton Santos (1978) o espaço “evolui pelo movimento da sociedade total”. Por suas características e funcionamento, pelo que oferece a alguns e recusa a outros, pela seleção de localização feita entre as atividades e os homens.

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá (SANTOS, 2004, p. 63).

Ainda conforme Santos “o espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares” (1978, p. 122). Assim, o espaço deve ser considerado em sua totalidade, isto é, ser entendido por meio do conjunto de

relações cometidas através de funções e formas historicamente apresentada em processos passados ou presentes.

Sob o ponto de vista da cidade, o espaço pode ser analisado como um conjunto de pontos, linhas e áreas. O espaço é constantemente produzido a partir das práticas cotidianas que ele se insere. As cidades são lócus de reprodução social. Além disso, a cidade é produto das imposições do sistema de produção vigente. Esse sistema é capaz de redefinir e reconfigurar o espaço, de forma a obedecer suas necessidades. Para Carlos (2007):

A análise espacial da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática socioespacial (CARLOS, 2007, p. 21).

O espaço não é constituído apenas por um fator pois são vários os atores responsáveis pela produção da cidade. Corrêa (2012) destaca que os agentes produtores do espaço urbano, são os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Todos esses agentes, somados ou não, configuram e reconfiguram áreas, conforme o poder e atuação de cada um.

Seja ele urbano ou rural, o espaço é regido por leis, necessárias para estabelecer limites às ações antrópicas que podem influir no meio e, conseqüentemente, na qualidade de vida das pessoas. A legislação urbanística brasileira define quais formas de apropriação do espaço são permitidas e quais são proibidas. Raquel Rolnik (2008) complementa:

(...) a legalidade urbana organiza e classifica territórios urbanos, conferindo significados e legitimidade para o

modo de vida e micropolítica dos grupos mais envolvidos na formulação dos instrumentos legais. Por outro lado, a legislação discrimina agenciamentos espaciais e sociais distintos do padrão sancionado pela lei. Assim, a legislação atua como um forte paradigma político-cultural, mesmo quando fracassa na determinação, na configuração final da cidade (ROLNIK, 2008).

Um dos mais importantes instrumentos da legislação urbana brasileira é o Estatuto da Cidade. Regulamentado pela Lei nº 10.257 em 10 de julho de 2001, tem responsabilidade pelas diretrizes gerais da política urbana, dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal.

Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (BRASIL, 2001).

A política urbana brasileira tem a finalidade de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade. O Estatuto da Cidade, tem como principal objetivo evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

A Lei Federal 6.766, de 19 de dezembro de 1979, dispõe sobre o parcelamento do solo e traz em seu bojo definições a respeito de loteamento e desmembramento, podendo estes serem realizados pelo Estado, mas também por particulares em áreas urbanas e ainda, as consideradas através de dispositivos próprios, como sendo de expansão urbana. Silva (s/d) complementa que através desta lei, ao Estado como sujeito interessado, foram imputados deveres e direitos na relação estabelecida com o

proprietário privado e a coletividade, traçando rumos sobre a adequada utilização das áreas urbanas.

Além do espaço urbano, há também o espaço rural. Ambos resultantes do espaço geográfico e assim como a relação espaço-sociedade, também são indissociáveis. Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2017) os espaços urbanos e rurais são apresentados com funções e relações cada vez mais interligadas, o que visibiliza a complexidade na definição de uma abordagem única para sua delimitação.

A relação entre os espaços urbanos e rurais deve também considerar as ligações urbano-rurais, que podem ser representadas pelos fluxos de bens, pessoas, recursos naturais, capital, trabalho, serviços, informação e tecnologia, conectando zonas rurais, peri-urbanas e urbanas. Essas conexões são complementares e sinérgicas e impactam na configuração espacial brasileira (IBGE, 2017).

Desse modo, os espaços rurais e urbanos podem ser entendidos como componentes do território, ou seja, do espaço territorial. Todavia, embora possam ser entendidos como complementares, os espaços rurais e urbanos possuem leis distintas, de uso, apropriação, função e como já mencionado, de parcelamento do solo.

Enquanto o urbano é fundamentado pelo Estatuto da Cidade, o rural é representado pelo Estatuto da Terra (Lei Federal nº 4.504, de 30 de novembro de 1964). A Lei Federal nº 5.868, de 12 de dezembro de 1972, cria o Sistema Nacional de Cadastro Rural e coloca em seu Art. 8º que os imóveis rurais não podem ser divididos em áreas com dimensão inferior à do módulo de propriedade rural, fixado para cada zona por tipos de exploração rural que nela possam ocorrer. No entanto, esta mesma lei, ainda que estabeleça que a área mínima para o desmembramento de um

imóvel rural deve ser superior à do módulo rural ou da fração mínima de parcelamento fixada para determinadas culturas e zonas, criou brechas que permite que tal desmembramento ocorra com área de proporções inferiores à do módulo rural, uma vez que a fração mínima, a depender do local, pode ter menor área.

O parcelamento de imóveis rurais tem acontecido sob a forma de loteamento ou de desmembramento. A Instrução Normativa nº 17-b, divulgada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) em 1980, que dispõe sobre o parcelamento de imóveis rurais, define loteamento como a divisão de uma gleba em lotes, de forma que ocorra a “abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes”. Já o desmembramento é definido como a divisão de uma gleba em lotes, desde que esta não implique em nenhuma das alterações anteriores.

Ainda conforme a Instrução Normativa nº 17-b, o parcelamento de imóveis rurais, localizados fora do perímetro urbano, visando a criação de núcleos urbanos, sítios de recreio ou zonas de industrialização podem ser executados apenas em áreas com características e situação adequadas para a instalação de serviços comunitários para as áreas rurais circunvizinhas; áreas oficialmente declaradas zona de turismo, estância hidromineral ou balneária; ou áreas que comprovadamente perderam suas características produtivas, sendo seu aproveitamento economicamente inviável.

O parcelamento inadequado fragmenta e descaracteriza áreas rurais, podendo entendê-las agora como áreas urbanas, pois conforme mencionado, existem leis distintas e normas específicas para parcelamento, uso e ocupação do meio urbano ou rural. O parcelamento pode ser do tipo loteamento ou desmembramento e ocorrem tanto na Zona Urbana como na Zona Rural. O

loteamento possui diretrizes específicas para sua implantação, enquanto o desmembramento origina-se apenas da repartição de glebas. Consoante ao artigo 2º, § 1º, da Lei 6.766/1979:

§ 1º - Considera-se loteamento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes. § 2º - considera-se desmembramento a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias e logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes (BRASIL, 1979).

Corrêa (1995) discute que o espaço urbano é concomitante fragmentado, articulado, reflexo da sociedade e condicionante social. Acrescenta-se que espaço urbano é organizado por ações particulares, selecionando áreas, realizando empreendimentos e induzindo a aplicação de investimentos públicos, criam padrões diferenciados de organização espacial.

Por conseguinte, entende-se que consoante ao espaço urbano, o espaço rural também pode selecionar e fragmentar áreas, descaracterizando as mesmas. Origina-se daí o desordenamento do espaço, capaz de afetar diretamente o planejamento territorial dos municípios.

Loteamentos Clandestinos e Irregulares: Retomada da Legislação Urbana Brasileira

Conforme Campos (2017), os loteamentos irregulares são aqueles que possuem inscrição no Cartório de Registro de Imóveis, no entanto não cumprem aos requisitos estabelecidos pelo órgão público municipal: serviços de saneamento básico,

energia elétrica, pavimentação de ruas e calçadas, enquanto os loteamentos clandestinos ocorrem quando os lotes são comercializados sem escrituração no Cartório de Registro de Imóveis, logo é entendido como uma prática ilegal, pois desobedece ao artigo 37 da Lei N.º 6.766 de 19 de dezembro de 1979: "É vedado vender ou prometer vender parcela de loteamento ou desmembramento não registrado".

Além das citadas irregularidades nos loteamentos, existe na cidade grupos socialmente excluídos. Esses movimentos lutam pela Reforma Urbana, isto é, para assegurar o direito da função social da cidade e da propriedade; redistribuindo o solo de maneira socialmente justa e democrática. Perante a lei esses grupos encontram-se em paradoxo pois, embora essas ocupações se mostrem como irregulares, a Declaração Universal de Direitos Humanos (1948) e o Estatuto da Cidade garantem habitação a todos.

Para um imóvel estar apto ao loteamento é preciso que o mesmo obedeça a uma gama de critérios estabelecidos pela já mencionada Lei N.º 6.766/1979, que vai desde o desmembramento do imóvel e apresentação de projeto de loteamento à prefeitura até a inscrição no Cartório de Registro de Imóveis.

Silva (s/d) destaca que até o advento da Lei 6.766/79, as prefeituras municipais não dispunham de instrumental que lhes permitisse a regularização de loteamentos irregulares, salvo a movimentação de ação para compelir o loteador a efetuar o registro de acordo com o decreto-lei 58/37 ou a executar as obras. Entretanto, apesar dos esforços do poder público aliado a legislação urbana para solucionar essas questões, observa-se que as cidades têm se (re)produzido de forma que seu o crescimento caminha na contramão à lei.

A Prefeitura Municipal, ou o Distrito Federal quando for o caso, se desatendida pelo loteador a notificação, poderá regularizar loteamento ou desmembramento não autorizado ou executado sem observância das determinações do ato administrativo de licença, para evitar lesão aos seus padrões de desenvolvimento urbano e na defesa dos direitos dos adquirentes de lotes (BRASIL, 1979).

No Brasil, especialmente nos últimos anos, pode ser notado, por meio de percepções empíricas e através de dados de órgãos públicos – uma intensificação na produção de empreendimentos ilegais – aqueles cuja aprovação, execução ou registro no cartório imobiliário foge da regularidade. Além de problemas judiciais, é importante destacar que a expansão desses empreendimentos tem comprometido significativamente a qualidade ambiental e de vida daqueles que o ocupam, com problemas ligados a deficiência de infraestrutura urbana, carência de equipamentos comunitários e de áreas livres de lazer além de ocupações que podem situar-se em áreas de risco iminente ou de interesse social.

Perante o exposto, diferentes configurações, dinâmicas e condições são produzidas na cidade. Tais medidas interferem diretamente no planejamento territorial – urbano e rural – dos municípios. Dessa forma, cabe ao poder público conter e combater práticas ilegais de parcelamento do solo. Por este motivo, tem-se nas prefeituras as secretárias, divisões e núcleos responsáveis por tais fenômenos.

A falta de planejamento e regulamentação nos empreendimentos urbanos promove uma precarização no acesso aos instrumentos de infraestrutura e serviços e:

Na medida em que este processo econômico vai tomando um rumo absolutamente desgovernado, os espaços

públicos e privados do cotidiano dos cidadãos indicam os perigos que a do solo, principalmente urbano, acarretará, como aglomerados de favelas, cortiços, habitações sem a mínima salubridade e segurança, inexistência de luz, água, esgotos etc (LEAL, 1994, p. 211).

O Estatuto da Cidade tornou o Plano Diretor obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes – instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. O planejamento urbano, junto ao plano diretor, deve promover a função social da cidade e da propriedade, isto é, oferecer possibilidades de habitação; trabalho; lazer; mobilidade e sustentabilidade urbana.

O planejamento urbano é capaz de promover comportamentos saudáveis ao investir nos diferentes ambientes: físico, social, econômico, cultural, através por exemplo do transporte público não motorizado, da prática de atividade física, do saneamento básico, entre outros; cujas ações se desdobram em dimensões imateriais e em equidade, como em capital social, solidariedades, participação, justiça, etc. (OMS, 1997, p. 2).

O estudo de Qualidade de Vida aborda questões econômicas, sociais, ambientais e também necessidades individuais e coletivas para a reprodução social e satisfações pessoais. Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS (1997), a qualidade de vida envolve diferentes dimensões que podem ser analisadas por meio do bem-estar físico, mental, psicológico, emocional quanto aos relacionamentos sociais e serviços prestados para determinada parte da população. Ou seja, a busca pela qualidade de vida só é possível através de um melhor desenvolvimento de infraestrutura social, ligando a superação dos problemas, tanto regionais como sociais à defesa do meio ambiente.

Os loteamentos irregulares são resultantes da divisão de glebas em frações não ideais ao estabelecido pela prefeitura – como áreas rurais comercializadas como lotes urbanos – além de não possuírem infraestrutura básica construída. Aparece também no município loteamentos clandestinos, gerados pela comercialização não registrada dos lotes ou ainda pelos assentamentos urbanos de movimentos de luta pela reforma urbana. Esses fatores preocupam os órgãos públicos e distorcem o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor como seu principal instrumento, pois em princípio deveriam assegurar a função social da cidade e da propriedade.

Além do que já foi colocado, foi promulgada recentemente a Lei nº. 13.465, de 11 de julho de 2017, conhecida como “Reurb”.

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal; institui mecanismos para aprimorar a eficiência dos procedimentos de alienação de imóveis da União; e dá outras providências (BRASIL, 2017).

Essa lei é representativa no que confere a regularização fundiária urbana e no estabelecimento de procedimentos e diretrizes a serem seguidos tanto pelo poder público, quanto privado. Em seu artigo 2º, define núcleo urbano informal “aquele clandestino, irregular ou no qual não foi possível realizar, por qualquer modo, a titulação de seus ocupantes, ainda que atendida a legislação vigente à época de sua implantação ou regularização”. Ainda conforme a lei:

Art. 30. Compete aos Municípios nos quais estejam situados os núcleos urbanos informais a serem regularizados:

I - classificar, caso a caso, as modalidades da Reurb;

II - processar, analisar e aprovar os projetos de regularização fundiária; e

III - emitir a Certidão de Regularização Fundiária (BRASIL, 2017).

A partir do exposto, tem-se a oportunidade de regularizar as áreas entendidas como núcleo urbano informal. Todavia, é preciso entender que o município é composto por diversidades e particularidades e, nem sempre, a regularização é possível para o planejamento urbano socialmente sustentável.

A expansão do perímetro urbano deve ser ordenada conforme a evolução da ocupação de seu núcleo. Se isso não ocorre, são produzidos espaços vazios, problemas de especulação imobiliária, espraiamento da cidade com periferização de bairros, descaracterização do rural-urbano e possíveis problemas de infraestrutura básica, desrespeitando o Estatuto da Cidade, o qual deveria garantir a função social da cidade e da propriedade.

A série de loteamentos irregulares e clandestinos produzidos na última década reconfiguram o espaço. Esses novos empreendimentos, foram produzidos em locais afastados do núcleo urbano, gerando novas áreas de concentração populacional, geralmente no espaço rural, distantes do centro urbano em que, as populações, especialmente as mais carentes, são realocadas cada vez mais as áreas distantes.

Diante disso, conclui-se que é preciso revisar o verdadeiro valor do Plano Diretor e das leis de zoneamento urbano, de modo a avaliar qual seu grau de comprometimento com a reconfiguração socioespacial, pois os instrumentos deveriam

assegurar a função social da cidade e da propriedade promovendo a qualidade de vida, mostram-se como ineficazes.

Considerações Finais

O crescimento e, conseqüentemente, a ocupação desordenada das cidades mostram-se como sérias questões contemporâneas. Tal fator implica em diversos problemas relacionados à infraestrutura das cidades, como por exemplo a precarização no abastecimento de água potável, insuficiência nas linhas de transporte público, inexistência de serviços de esgotamento sanitário e de energia elétrica e a precarização de equipamentos/linhas de comunicação e informação.

A desordem na produção do espaço pode ocorrer sob variadas formas, apesar da promulgação de leis e determinações do uso do solo. O espaço urbano é, na verdade, organizado por ações particulares que, selecionando áreas, realizando empreendimentos e induzindo a aplicação de investimentos públicos, criam padrões diferenciados de organização espacial, como por exemplo as ocupações e instalações de empreendimentos imobiliários não regulamentados, como loteamentos irregulares e clandestinos.

A expansão do perímetro urbano deve ser ordenada conforme a evolução da ocupação de seu núcleo. Se isso não ocorre, surgem espaços não ocupados e possíveis problemas de infraestrutura básica, desrespeitando o Estatuto da Cidade, o qual deveria garantir a função social da cidade e da propriedade. A produção de loteamentos irregulares tem reconfigurado o espaço brasileiro, tendo surgido em locais afastados do núcleo urbano e gerado novas áreas de concentração populacional em detrimento da dispersão de outras.

O processo de urbanização é resultado do aumento pela demanda de serviços e busca pela satisfação de necessidades e aspirações de sua população. Ocorre que no processo de expansão das cidades, o espaço urbano é constituído de forma desigual. As melhores áreas são reservadas as elites e as áreas impróprias para moradia são destinadas as parcelas da população de baixa renda. Esses fatores produzem em um mesmo espaço grandes desigualdades e conflitos de interesses.

Dessa forma, é preciso avaliar a expansão desses núcleos informais, pois os mesmos representam a legitimação das práticas especulativas de reprodução e acumulação do capital imobiliário, criando normas de uso e ocupação do solo sob a segregação socioespacial

O intuito desse trabalho foi incitar, de forma preliminar, a discussão pertinente ao parcelamento clandestino ou irregular do solo urbano. Tal assunto não se esgota aqui, uma vez que as autoras desenvolvem pesquisa de mestrado acadêmico sobre a temática, assim sendo, publicações futuras serão complementares a esse trabalho.

Agradecimentos

Agradecimento à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, cujo apoio financeiro possibilitou o desenvolvimento dessa pesquisa.

Referências

_____. *A Lei Federal nº 5.868, de 12 de dezembro de 1972.* Cria o Sistema Nacional de Cadastro Rural, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5868.htm>. Acesso em dez. 2018.

_____. *Estatuto da Cidade*: Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em nov. 2018.

_____. Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. Instrução nº 17-b, de 22 de dezembro de 1980. Dispõe sobre o parcelamento de imóveis rurais. *Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária*, Brasília, dez. 1980. Disponível em:

_____. *Lei Federal nº 4.504, de 30 de novembro de 1964*. Dispõe sobre o Estatuto da Terra, e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4504.htm>. Acesso em dez. 2018.

_____. *Lei nº. 13.465, de 11 de julho de 2017*. Dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana, sobre a liquidação de créditos concedidos aos assentados da reforma agrária e sobre a regularização fundiária no âmbito da Amazônia Legal; institui mecanismos para aprimorar a eficiência dos procedimentos de alienação de imóveis da União... Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13465.htm>. Acesso em: dez. 2018.

_____. *Lei nº. 6.766 de 19 de dezembro de 1979*. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm>. Acesso em nov. 2018.

_____. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1995. Disponível em:
<http://www.incra.gov.br/media/institucional/legislacao/atos_internos/instrucoes/instrucao/I17b_221280.pdf> Acesso em: nov. 2018.

CAMPOS, T. *Loteamentos irregulares e loteamentos clandestinos*. Disponível em:
<<https://juridicocerto.com/p/thiagocampos/artigos/loteamentos-irregulares-e-loteamentos-clandestinos-3598>>. Acesso em out. 2017.

CARLOS, A. F. A. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007, p. 123.

IBGE. *Classificação e caracterização dos espaços rurais e urbanos do Brasil: uma primeira aproximação*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

LEAL, R. G. *O parcelamento clandestino do solo e a responsabilidade municipal no Brasil: estudo de um modelo*. R. Direito, Santa Cruz do Sul, n. 2, p. 7-22, dez. 1994.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *World Urbanization Prospects: The 2009 Revision*. Nova Iorque: ONU, 2010. 47 p. Disponível em:
<http://esa.un.org/unpd/wup/Documents/WUP2009_Highlights_Final.pdf>. Acesso em out. 2018.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). *Twentysteps for developing a healthy Cities Project*. 3ª ed. Genebra: OMS, 1997.

ROLNIK, R. Para além da lei: legislação urbanística e cidadania (São Paulo 1886-1936). In: SOUZA, M. A. A.; LINS, S. C.; SANTOS, M. do P.; SANTOS, M. da C. (Org.). *Metrópole e Globalização: Conhecendo a cidade de São Paulo*. São Paulo:

SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SILVA, G. V. *As Prefeituras Municipais e a Regularização dos Loteamentos*. Instituto de Registro Imobiliário no Brasil.

Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=18022&revista_caderno=5>. Acesso em nov. 2018.

SILVA, S. E. *Loteamentos irregulares e a responsabilidade civil pelo dano ambiental*. *Âmbito Jurídico*. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=18022&revista_caderno=5>. Acesso em nov. 2018.

CAPÍTULO 3

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA ZONA PERIURBANA NORTE DO MUNICÍPIO DE PALMÁS-TO

*Ricardo Tadeu Marcilio Junior*⁵

*Vitor Ribeiro Filho*⁶

Introdução

Palmas é a mais nova capital planejada do Brasil, com apenas 30 anos, construída no século XX, passando pelo processo de produção urbana das demais cidades do país. A partir de sua gênese, o espaço urbano foi produzido por programas de incentivo do governo estadual, que se configurou como proprietário fundiário e promotor imobiliário (CORRÊA, 2004). A presença do Estado e de outros agentes sociais, propiciaram um aprofundamento das contradições do modo de produção capitalista, tendo o controle das legislações, da implantação de infraestrutura, poder de doação e venda do espaço urbano (RODRIGUES, 2007).

Na elaboração do projeto urbanístico de 1989, deu-se o início das vendas de lotes e glebas pelo governo estadual. De acordo com Carvalho et al. (2018), no planejamento urbano, a cidade deveria ser ocupada e parcelada em um prazo de três anos ou as áreas doadas e vendidas seriam retomadas. Porém, “esse planejamento é comprometido em suas fases iniciais pela pressão do mercado imobiliário, em virtude da privatização do solo

⁵ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <ricardo_marcilio@yahoo.com.br>.

⁶ Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <ribeirofilho.vitor@gmail.com>.

urbano com nítido objetivo de especulação” (MORAES, 2008 p. 12).

O comprometimento do plano inicial de ocupação da cidade, corrobora com o que Carlos (2005) aponta, como um processo contraditório dialético da produção do espaço urbano, a autora condiciona as mazelas da produção do espaço urbano à propriedade privada da terra, criando as atuais normas de acesso ao solo urbano, que é condição para a reprodução da vida do homem, expressando dessa forma a riqueza e a pobreza.

Neste processo contraditório, as classes menos favorecidas, que produzem seus espaços de moradia em áreas não regulares, por exemplo, favelas e ocupações, não planejadas. Na “matriz discursiva dominante, o desenvolvimento é promovido pelos agentes tipicamente capitalistas de produção do espaço urbano e pelo Estado” (RODRIGUES, 2007 p. 75).

O presente artigo, procura discutir a relação entre o processo de segregação socioespacial da Zona Periurbana Norte da cidade de Palmas – TO e o processo de expansão urbana, ocorrido no ano de 2002 e sua posterior redução, no ano de 2007, tornando esta área, oportuna para a apropriação e especulação do capital imobiliário, materializado pelos condomínios horizontais fechados. Legitimando esse processo de segregação a partir revisão do Plano Diretor Participativo de Palmas, do ano de 2007, com a implantação da Área de Urbanização de Interesse Turístico, na Zona Periurbana Norte da cidade.

Zona Periurbana Norte de Palmas: Assentamento Regulares e Irregulares

A cidade capitalista utiliza a expansão do solo urbano, como meio de aumento de lucro, para além dos limites urbanos, permitindo que novos empreendimentos sejam instalados em lugares longes de seu perímetro urbano (SILVA, 2012), produzindo novos lugares, expandido o poder do capital imobiliário. Para Harvey (1980) a expansão urbana, bem como da especulação imobiliária que as acompanha, desempenha um papel fundamental no equilíbrio do mercado, através da absorção dos produtos excedentes, vitais à manutenção do próprio sistema.

As áreas periurbanas são produzidas, após o limite urbano da cidade, próximos da periferia da cidade, com a presença de algumas atividades terciárias, clubes de lazer, casas de campo e hotéis fazenda, com descontinuidade em seu adensamento, atendendo as necessidades de uma classe de maior renda. Essa ocorrência que cria a “identidade periurbana”, segundo Amorin Filho e Filho (2005), conseqüentemente estas áreas periurbanas estabelecem novas formas de uso do solo, absorvendo atividades tipicamente urbanas, ocorrendo transformações socioespaciais.

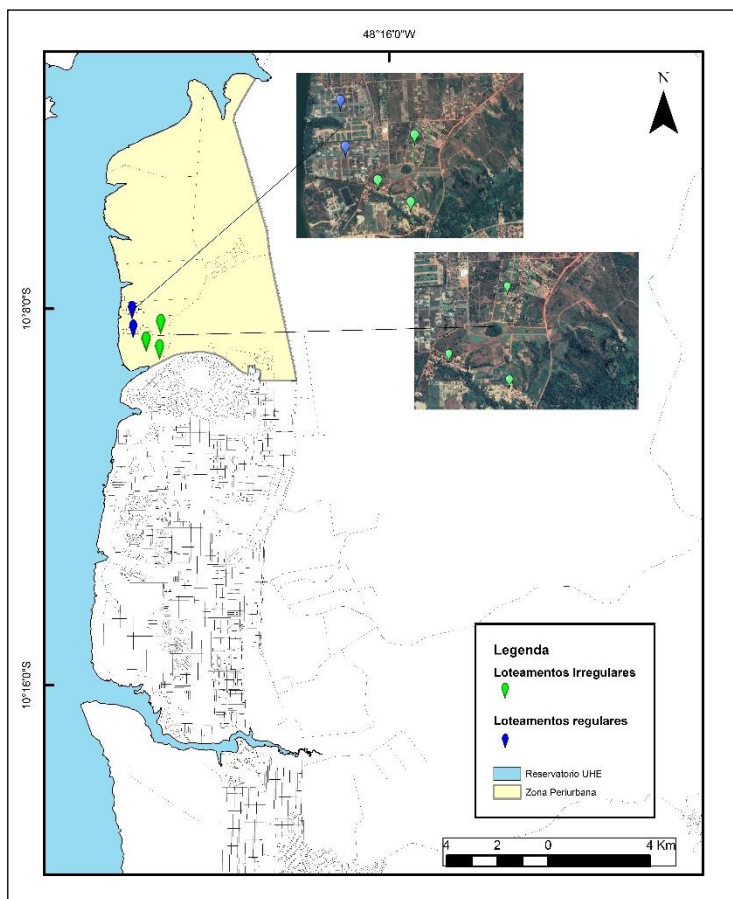
Na cidade de Palmas, foi evidenciado a expansão urbana da sua área norte, onde ocorreu o surgimento de parcelamentos do solo e de de assentamentos irregulares, entre os anos de 2002 e 2007. Esta pratica de expansão ocorrida no ano de 2002, justificou-se “pelos legisladores, em razão da valorização pela formação do Reservatório da Usina Hidrelétrica de Lajeado, retornando a ser rural com a aprovação do Plano Diretor Participativo de 2007” (BAZOLLI, 2015, p.55).

Alvo de interesses do capital imobiliário, “foram acrescidos ao perímetro urbano 57,4 km². Nessa época, chegando a ter uma área de 286,2 km² e 35 km linear de extensão norte-sul.” (BAZOLLI, 2011). Após a revisão do Plano Diretor Participativo,

entre os anos de 2005 e 2006, esta área expandida, volta a ser rural no macrozoneamento da cidade, constando nela, áreas urbanas isoladas e loteamentos irregulares.

As características descritas pelos autores em relação a morfologia de áreas periurbanas, juntamente com o processo de expansão e posterior redução urbana da cidade de Palmas, demonstra que a Zona Periurbana Norte de Palmas, se constitui para além, de sua proximidade com a periferia da cidade, também a existência de ocupações e loteamentos que servem para habitação, vistas pelo poder público de “ilegais”, contrastando com esses, os condomínios fechados, criados com o discurso de Resorts de lazer, porém utilizados como local de moradia (Mapa – 1).

Mapa 1 – Palmas – TO: Zona Periurbana Norte, 2007.



Organização: Autores, 2019.

Conforme indica o mapa 1, a Zona Periurbana Norte, apresenta condomínios fechados e parcelamento de solo irregulares, condomínios aprovados no período em que essa área se constituía urbana, sendo que os irregulares surgiram no mesmo

período que os resorts e condomínios regulares (PALMAS, 2007)⁷.

Quadro 1 - Loteamentos da área de estudo da Zona Periurbana Norte de Palmas, ano de 2007.

Loteamentos	
Regulares	Irregulares
Residencial Caribe	Loteamento Água Fria
Residencial <i>Resort</i> Polinésia	Loteamento Fumaça
	Loteamento Shalon

Fonte: Prefeitura de Palmas – PDPP 2007. Organização: Autores, 2019.

Notoriamente, a produção desta Zona Periurbana Norte, vista a partir do status socioeconômico, de uso e acesso do solo (Tabela 1), traz a contradição, apontada por Carlos (2007), onde essa produção parte das necessidades políticas e econômicas e pela própria reprodução da vida social, evidencia-se no momento que se observa sua localização e sua diferenciação espacial, no mesmo lugar, encontram-se moradia do tipo, resorts e os loteamentos irregulares, para Rodrigues (2007), essas diferenças produzidas a partir das desigualdades, estando ligadas a reprodução ampliada do capital, tornando-se condição da produção de desigualdades socioespaciais.

Essas desigualdades na produção da cidade, se dão de maneira diferenciada, formando um espaço fragmentado, como mostra o Mapa - 1, resultado de processos e práticas espaciais,

⁷ Sobre o Legado de loteamentos regulares e irregulares, ver MARCILIO, R. T. J. **Palmas para além do Plano Diretor: diálogos entre o planejamento urbano e a produção do espaço urbano**. Porto Nacional, TO: Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFT, 2016.

sendo o processo espacial apreendido como, forças que atuam no espaço ao longo da história. Para (CORRÊA, 2007, p. 68) “viabilizando localizações, realocações e permanências de atividades e população sobre o espaço da cidade”, no caso deste estudo, a expansão e posteriormente redução da área urbana da cidade. As práticas espaciais, se “constituem ações espacialmente localizadas, engendradas por agentes sociais concretos, visando a objetivar seus projetos específicos”, mais especificamente no que diz respeito a área estudada, a implantação dos condomínios fechados.

Para aqueles que vivem nos espaços de condomínio fechados ou mesmo nos loteamentos dotados de infraestruturas urbanas, são detentores de certos “privilégios”. Porém para aqueles que vivem em loteamentos irregulares não possuem a mínima condição de infraestrutura. Essa diferenciação no espaço, para Carlos (2007) dá a origem do processo, demonstrando no espaço produzido as estratégias de classes.

A Área de Urbanização de Interesse Turístico (Auit): Seletividade Espacial na Zona Periurbana Norte

A AUIT foi instituída no ano de 2007, com a revisão do Plano Diretor da cidade, para regulamentar o uso do solo, que segundo a lei vigente, deve-se ressaltar que foi “definida no Plano Diretor Participativo de Palmas, em consideração aos objetivos e diretrizes de desenvolvimento da política de turismo, devendo respeitar a vocação do solo e a vegetação natural existente na área” (PALMAS, 2010). Esta se delimita pela:

faixa de terra ao longo da margem do Lago de Palmas, com largura medindo 1.200 (um mil e duzentos) metros da cota 212, iniciando da Área de Serviço Regional Norte, fora do limite da zona urbana, até o Córrego Mirindiba, na divisa

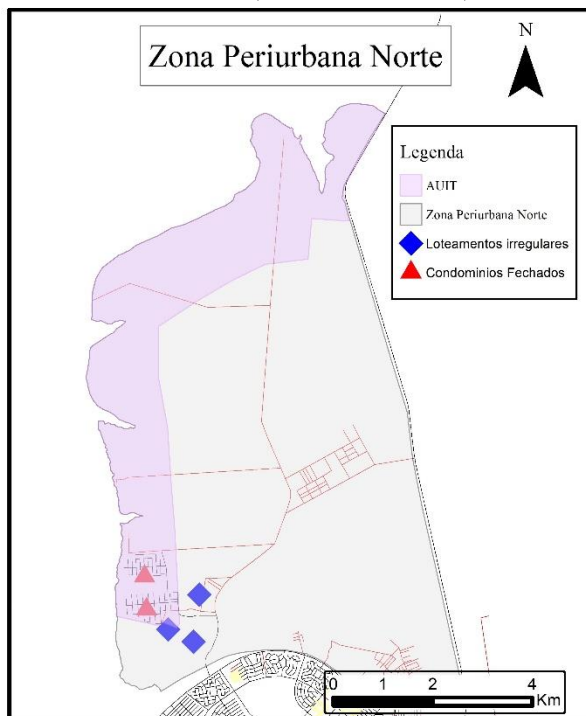
do município de Palmas com o município do Lajeado, tendo como limite máximo a TO-010, destinada a empreendimentos turísticos. (PALMAS, 2007)

Porém de acordo com Bazolli (2012) a revisão do Plano Diretor no ano de 2007 mostrou-se como uma proposta que atendeu aos interesses políticos e imobiliários, o autor ainda ressalta que ao se estudar o município de Palmas depara-se com problemas urbanos “construídos” junto com a cidade planejada diferente de cidades que agregam seus problemas urbanos em seu processo histórico.

Criada para viabilização de empreendimentos turísticos, de lazer e cultura na tentativa de mitigar impactos negativos de futuras implantações ou de outros empreendimentos como condomínios residenciais de veraneio. Esta área se apresentou como uma porta de entrada para a demanda do mercado imobiliário, segundo Coriolano, Rodrigues e Oliveira (2013) gerando posteriormente uma necessidade de infraestrutura.

A lógica verificada pelos autores, sendo ela a viabilidade de especulação do mercado imobiliário através da legitimação desta área, traz o que Castells (1983) coloca em relação ao sistema ou até mesmo ao planejamento urbano, onde a articulação e o planejamento se fazem necessários para a ampliação do capital nas grandes cidades.

Mapa 2 – Palmas – TO: Área de Urbanização de Interesse Turístico (LC n° 203/2010).



Fonte: Prefeitura de Palmas – Lei complementar n° 203/2010. Organização: Autores, 2019.

A implantação da AUIT, constante na lei complementar n° 203 (PALMAS, 2010), que regula e determina o parcelamento do solo, que devem seguir parâmetros urbanísticos, singulares a essa região, se forem implantados condomínios residenciais de veraneio, empreendimentos turísticos etc.

Esta lei complementar, apresenta parâmetros urbanísticos que atendem a conceitos previamente delimitados. Nesta análise, foram enfatizados os parâmetros urbanísticos destinados a

ocupação de loteamentos ou como classificado: condomínios residenciais de veraneio. Seguem os parâmetros específicos na tabela abaixo.

Quadro 2 – Palmas – TO - Parâmetros Urbanísticos para o parcelamento do solo da AUIT.

Incisos Art.11º	Parâmetros Urbanísticos
I	Unidades autônomas dos condomínios residenciais de veraneio devem ter área mínima conforme o § 3º do art. 35 da Lei Complementar nº 155, de 28 de dezembro de 2007.
II	Taxa de ocupação máxima: 40% (quarenta por cento);
III	Coeficiente de aproveitamento máximo: 0,8 (zero vírgula oito);
IV	Afastamento mínimo entre edificação e divisa frontal, ou demais edificações: 5m (cinco metros);

Fonte: Lei Complementar nº 203/2010 – Palmas-TO. Organização: Autores, 2019.

O inciso I, replicando o artigo nº 3 do Plano Diretor, prevê lotes ou áreas autônomas dentro destes loteamentos, que devem ter no mínimo 600 metros quadrados de área (PALMAS, 2007), ainda em seu inciso II, os loteamentos devem possuir taxa de ocupação de no máximo 40% de toda a sua área.

O que demonstra a seletividade espacial na ocupação dessa área, vai ao encontro de Corrêa (2007) quando afirma que, a seletividade como uma pratica espacial, ocorre na negociação de objetos e a possibilidade de materialização dos interesses de um agente social, se tornando um locus de concentração espacial. Como visto na AUIT, a partir de seus parâmetros de ocupação e uso do solo. O autor ainda ressalta que essas áreas são seletivas a partir de sua “fertilidade do solo, sítio urbano, acessibilidade, economias de aglomeração, status social elevado, vantagens fiscais são características que influenciam na seletividade espacial.” Legitimando e aplicando os interesses de uma parcela

da sociedade, na qual ocorre o planejando do espaço para a homogeneidade daqueles que o podem ocupar.

Em contraste ao Estatuto da Cidade que visa o acesso de todos à terra urbanizada, a AUIT, buscou legalizar os condomínios fechados que existiam nesta área e padronizar o uso do solo urbano em sua lógica predominantemente mercantilista, beneficiando classes de maior poder aquisitivo, a partir status social elevado de seus condomínios e resorts, trazendo as características que influenciam na seletividade espacial.

Segregação Socioespacial na Zona Periurbana Norte de Palmas-TO

A busca por uma homogeneidade na ocupação dos espaços, dos loteamentos, apresentados com a implantação da AUIT, é vista como uma articulação complexa e dinâmica, onde os interesses da acumulação e valorização do capital, estão expressos em forma do uso do solo, se fez por agentes, que para Corrêa (2004) podem ser, identificados como os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e o Estado, sendo ele o promulgador de leis e específicas, como a AUIT.

Entendemos que a cidade, produzida pela organização de agentes, sejam eles sociais, políticos ou econômicos, se relacionam, produzindo e fragmentando o espaço, dando vias de acesso e garantias para que ela seja o lócus de produção da vida humana.

Desta forma, voltamos o nosso olhar, a cidade, vista a partir de sua organização e fragmentação, que para Sposito (1996) é um espaço que é reflexo de uma sociedade dividida em classes. Materializado no espaço das cidades, suas tendências ideológicas,

características culturais, ainda salientando que também apresenta seu poder de uso, de consumo.

A partir deste ponto, onde a produção do espaço urbano, se apresenta como fragmentado, por interesses e estratégias que emergem as áreas segregadas. A produção desses espaços segregados, surgem no intuito de organizar parcelas da cidade de forma homogenia, evidentemente claro, no que diz respeito a estratégia da instituição da AUIT, regulamentando o uso de seu solo, pelos empreendimentos imobiliários e criando disparidades em seu entorno, (CASTELLS, 1983, p.204) esclarece que “a segregação é a tendência à organização do espaço urbano em zonas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas”.

Demonstrando a relação dialética que está inserida essa aérea da zona periurbana norte do município de Palmas. Podemos observar, que no momento que se delimita uma área, com normas e padrões para construção e o seu uso, trazendo uma lógica de espaços homogêneos, expulsa classes sociais que não detém o poder de compra desta área, Villaça (1998) trata deste processo como segregação voluntaria e involuntária, associando essa segregação a questão da voluntariedade das classes de maior poder e a falta de poder de escolha das classes mais necessitadas, assim colocando a renda como fator determinante no processo de segregação socioespacial.

O planejamento e o zoneamento de áreas como a AUIT, permite ou induz determinados usos, criando a segregação, apontada como um fenômeno voluntário ou involuntário. Essa dinâmica é considerada representativa da luta de classes. Se a segregação de uns leva à de outros, podemos dizer que, de fato, nenhuma das classes é efetivamente sujeito ou objeto, mas ambos (VILLAÇA, 1998).

Considerações Finais

Os estudos referentes a produção do espaço urbano da cidade de Palmas, evidenciaram que, o planejamento e a execução feita pelo Estado, como proprietário fundiário e promotor imobiliário, não foi seguido, tendo materializado a ideia de espírito mercadológico, que visou à acumulação de capital através da venda e da valorização do solo urbano, tendo posteriormente a ação do capital imobiliário, nas glebas e lotes, doados e comprados.

No processo de expansão da área urbana da cidade, pode-se observar que esse movimento foi alvo do capital imobiliário, legitimado pelo poder municipal no ano de 2002, tendo como principal motivo a expansão de suas vias de reprodução capitalista, a partir da valorização do solo urbano, via a criação do reservatório da Usina Hidrelétrica de Lajeado. Retomando a ser área de uso rural, após a aprovação do PDPP, no ano de 2007, tendo como justificativa as grandes áreas de vazios urbanos na cidade.

Foi neste sentido que essa área foi classificada como a Zona Periurbana Norte da cidade de Palmas, por ser uma área de uso do solo rural e possuir os loteamentos tanto regulares quanto os irregulares, criados no período em que essas áreas possuíam o título de urbanas.

No que diz respeito a relação entre a segregação socioespacial e a Zona Periurbana Norte, a Área de Urbanização de interesse turístico, instrumento implementado no PDPP do ano de 2007, que regulamenta o uso do solo, apresenta características que regularizou os condomínios fechados nesta porção da Zona Periurbana Norte, onde coexistem com loteamentos irregulares, trazendo a seletividade desse espaço e o diferenciando dos demais, em busca de homogeneidade no seu uso e ocupação, através dos parâmetros específicos na LC n° 203/2010.

Essa segregação socioespacial, demonstra a desigualdade expressa no tipo de construções, na infra-estrutura, nos aparelhos urbanos disponíveis para os que ali vivem, sendo claro que a diferenciação espacial reflete a diferença das classes sociais que ali habitam.

Referências

AMORIM FILHO, O. B. FILHO, N. S. *A morfologia das cidades médias*. Goiania: Ed. Vieira, 2005.

BAZOLLI, J. A. A geopolítica da expansão urbana de Palmas. In: Reis, P. O. B. (Org.). *Palmas – Um projeto e múltiplos olhares*. Palmas, TO: EDUFT, 2015.

_____. *Dispersão urbana e instrumentos de gestão: dilemas do poder local e da sociedade em Palmas/TO*. 2012. 336 f. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2012.

CARLOS, A. F. A. *Os Caminhos da Reflexão Sobre a Cidade e o Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.

CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano. Novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2005.

CARLOS, A. F. A. DIFERENCIAÇÃO SOCIOESPACIAL. *cidades*, v. 4, n. 6, 2007, p. 45-60

CARVALHO, G. PEREIRA, O. SANTOS, M. PALMAS EM TRÊS ATOS: projeto urbanístico, implantação e consolidação da capital do Tocantins. *Revista Observatório*, v. 4, n. 2, p. 236-264, 1 abr. 2018.

CASTELLS, M. A. *Questão Urbana*. Editora Paz e Terra, São Paulo, 1983.

CORIOLOANO, G. P.; RODRIGUES, W.; OLIVEIRA A. F. de. Estatuto da Cidade e seus instrumentos de combate às desigualdades socioterritoriais: o Plano Diretor Participativo de Palmas (TO). *urbe*. v. 5, n. 2, p. 131-145, jul./dez. 2013.

CORRÊA, R. L. Diferenciação Sócio-Espacial, Escala E Práticas Espaciais. *Cidades*, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72

_____. *O Espaço Urbano*. Editora Ática, São Paulo, 2004.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista no Espaço*. Editora Anablume, São Paulo, 1980.

LEFEBVRE, H. *O Direito à Cidade*. Editora Centauro, São Paulo, 2008.

MARCILIO, R. T. J. *Palmas para além do Plano Diretor: diálogos entre o planejamento urbano e a produção do espaço urbano*. Porto Nacional, TO: Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. UFT, 2016.

MORAES, M. L. *A segregação planejada: Goiânia, Brasília e Palmas*. Goiânia: Universidade Católica de Goiás, 2003.

PALMAS (TO). Lei Complementar nº 203. Regulamenta os usos admitidos e índices urbanísticos da área de urbanização de interesse turístico - AUIT do município de Palmas, de 17 de março de 2010.

_____. Lei Complementar nº 155, de 28 de dezembro de 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município de Palmas. Palmas, 2007.

RODRIGUES, A. M. Desigualdades Socioespaciais – A Luta Pelo Direito à Cidade. *CIDADES*, v. 4, n. 6, 2007, p. 73-88.

VILLAÇA, F. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo: Nobel, 2011.

CAPÍTULO 4

REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E VERTICALIZAÇÃO: Considerações sobre a realidade de Imperatriz (MA)

*Helbaneth Macêdo Oliveira*⁸

Introdução

Entender a cidade na atualidade relaciona-se em muito com a compreensão dos diversos processos e fenômenos atrelados ao capital mundial. Por isso o presente estudo debruça-se em uma cidade em particular, a qual seja Imperatriz/MA, uma das principais cidades médias inseridas no contexto da Amazônia Oriental, mais precisamente no Sudoeste do Maranhão, sendo a segunda maior cidade do estado.

A cidade cresceu vertiginosamente principalmente a partir da década de 1950 destacando-se na região Sulmaranhense através de diversos momentos econômicos que margearam sua consolidação urbana, possuindo atualmente pela estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) aproximadamente 258.016 habitantes, sendo a principal cidade do sul do Maranhão.

A estruturação de Imperatriz permeia a presença de alguns pontos, tais como a construção da rodovia Belém Brasília (BR-010) e também a sua excelente posição geográfica, contribuindo para o fortalecimento de suas atividades comerciais, baseadas principalmente no comércio e na prestação de serviços, entre o

⁸ Doutoranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <helbaneth@hotmail.com>.

sudeste e Sul do Pará, o Norte do Tocantins e todo o Centro-Sul do Maranhão, acarretando em um vertiginoso crescimento urbano.

Dessa feita, a reprodução do solo urbano foi ampliada favorecendo a presença do processo da verticalização do solo em determinadas áreas de Imperatriz, por isso, torna-se crucial discutir este processo para se entender melhor esta cidade. Diante do quadro exposto, o principal objetivo deste trabalho consiste em compreender a reprodução do espaço urbano via processo de verticalização urbana em Imperatriz/MA; e, secundariamente busca-se também apresentar a estruturação do processo de verticalização e também, identificar as principais áreas de verticalização da cidade.

A pesquisa trabalhou com a utilização de técnicas auxiliares tais como a observação assistemática, a análise documental, bem como a visita a construtoras e seus domínios na internet para identificar as construções verticais, além de levantamento de dados via Secretaria Municipal de Habitação, e pesquisa de campo.

Assim, o presente estudo está estruturado em duas seções principais, excetuando-se as considerações iniciais e finais. Na primeira seção busca-se levantar os principais conceitos referentes à reprodução do espaço urbano pelo viés da verticalização, além da própria conceituação do processo de verticalização apresentando os principais teóricos. Posteriormente engaja-se na tarefa de apresentar os resultados da pesquisa de forma a demonstrar como a verticalização urbana se apresenta em Imperatriz/MA.

A Reprodução do Espaço Urbano Via Verticalização: Algumas Notas Teóricas

A cidade capitalista se apresenta enquanto palco de diversos processos, sendo a verticalização um deles, nela tem-se a materialização do que se considera ser urbano. Maricato (1997, p. 42) afirma que: “A cidade é objeto e também agente ativo das relações sociais.”. Ou seja, o espaço urbano das cidades constitui-se também em um meio de dominação, visto que é palco de intensas disputas pelo seu domínio.

É por isso que entendemos a verticalização enquanto um processo espacial que não se apresenta no solo urbano como um evento emergido do acaso, pelo contrário, ele é fruto de ações intencionais executadas de forma a propiciar a verticalização em parcelas específicas do solo urbano, e seguindo a lógica da dominação, favorecendo o mecanismo de controle do espaço.

Aqui se entende que o espaço construído depende substancialmente das relações sociais, pois têm por força geratriz dos diversos processos transformadores do espaço urbano, as ações das classes sociais que possuem como piloto os interesses do capital dominante. Essa ideia é traduzida por Carlos (1994) da seguinte forma:

A reprodução do espaço urbano recria constantemente as condições gerais a partir dos quais se realiza o processo de reprodução do capital. Se de um lado aproxima a indústria, as matérias-primas (e auxiliares), os meios de circulação (distribuição e troca de mercadorias produzidas), a força de trabalho e o exército industrial de reserva, de outro lado “aproxima” pessoas consideradas como consumidoras. (CARLOS, 1994, p. 83).

Essas relações entre reprodução do espaço urbano e reprodução do capital norteiam os estudos sobre o processo de

verticalização. A autora supracitada ao explicitar sobre a reprodução do capital, apresenta um fator de grande pertinência ao estudo, pois a cidade palco deste processo é essencialmente capitalista, movimentando-se por e para o capital.

Corrêa (1989) refere-se ao espaço urbano, entendendo-o como “espaço urbano capitalista”, termo melhor aplicado a tendência direcionada no sentido de satisfazer os anseios do capital. O mesmo autor aprofunda seus estudos neste sentido e nos acrescenta a questão do uso da terra urbana.

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade. [...] Esse complexo conjunto de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade [...]. (CORRÊA, 1989, p. 7, grifo do autor).

Observando a colocação do autor, temos que o solo urbano constitui-se em espaço de lutas, e que existe um conflito de interesses com base nos diversos usos da terra urbana, uma vez que a ânsia pela produção do lucro perpassa esse processo, logo, há que se produzir riquezas por meio da aquisição do solo urbano.

Na mesma linha de pensamento, esta ideia é também defendida por Lefebvre (2001, p.6), o qual afirma que “[...] a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso”. Assim, temos de um lado o espaço da reprodução do capital, onde se tem por meio dos diferentes usos da terra urbana a aquisição da mais-valia e a manutenção das atividades econômicas, executada pelos agentes sociais produtores do espaço urbano.

Por outro lado, temos o espaço de reprodução do social, o espaço da vida, onde o indivíduo produz o seu dia a dia e constrói suas relações sociais. Onde entendemos que o edifício serve tanto a produção da vida quanto do capital.

Aspectos do processo de verticalização do solo urbano

É importante assim apresentar as concepções de verticalização para entendermos os significados e significantes embutidos neste termo que representa toda uma dinâmica em curso nas cidades. Maria Adélia Aparecida de Souza (1994, p.129) fala da verticalização como “[...] o processo de construção de edifícios”, a qual apresenta clara ênfase na construção física, tendo em vista que em seu livro a “Identidade da metrópole”, a autora busca entender os agentes envolvidos na produção deste processo, e também a paisagem resultante deste na cidade de São Paulo.

O mesmo termo é cunhado por Nádia Somekh (2014, p. 28) como “[...] a multiplicação efetiva do solo urbano, possibilitada pelo uso do elevador”, onde é possível apreender o destaque desta para a efetiva reprodução do solo urbano e a presença dos elevadores como fator condicionante para o desenvolvimento deste, além da inserção do concreto armado no mercado como alavanca do crescimento vertical. Ideias estas, que a autora desenvolve em sua obra intitulada “A cidade vertical e o urbanismo modernizador”, que trata a periodização da verticalização também na cidade de São Paulo.

Outro estudo de referência foi realizado por Carlos Miranda Mendes e José Roberto Machado ao se debruçarem para estudar o processo de verticalização da cidade de Maringá. Os autores nos oferecem então outro conceito de verticalização, conforme segue:

A verticalização pode ser apontada como um exemplo de materialização das transformações técnicas que atingem as cidades contemporâneas de forma contundente. Tal fato não deve ser considerado como uma consequência natural da urbanização, mas uma das possíveis opções traçadas e definidas pelos diferentes fatores sociais e interesses

econômicos que envolvem a estrutura das cidades. (MENDES e MACHADO, 2003, p. 56).

Um traço apontado pelos autores, e que merece menção, é o entendimento de que a verticalização não é necessariamente um processo natural urbano que ocorre em todos os lugares de igual forma. A questão é que a verticalização apresenta-se como fruto de uma somatória de fatores que podem culminar na produção deste processo espacial, que se entende ser pensado e executado por agentes sociais construtores do espaço urbano.

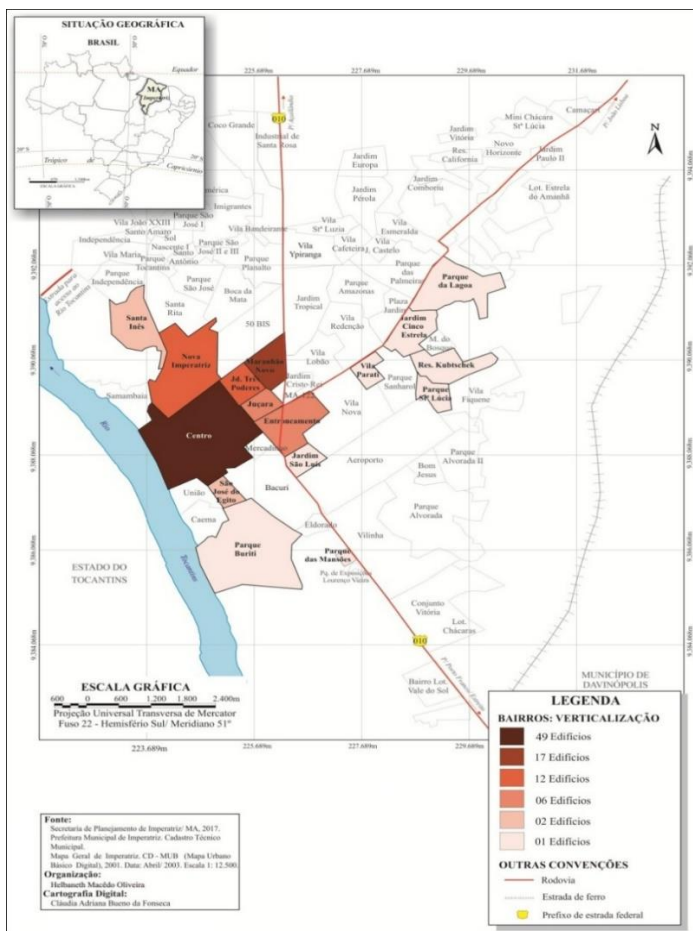
Este mercado vertical crescente tem imprimido sua imponência na paisagem urbana das grandes cidades brasileiras e sua importância constitui-se um dos motivos deste estudo. Por isso apresenta-se a seguir um histórico da verticalização no país, com vistas principalmente na cidade de São Paulo, devido à pungência da verticalização paulista entendida por muitos autores como o cerne brasileiro da verticalização. Dinâmica esta que entendemos ser de fundamental importância para se compreender a cidade, em particular Imperatriz/MA.

A Produção da Verticalização Via Reprodução do Solo Urbano: Considerações sobre a realidade de Imperatriz/MA

O início do processo de verticalização do espaço urbano de Imperatriz remonta aos primeiros anos de 1980, e deu-se com significativa imponência no cenário residencial da cidade. Na pesquisa foi identificado um total de 114 edifícios em Imperatriz, construídos no transcorrer das décadas que sucedem os anos de 1980 até o ano de 2017.

Estes edifícios são utilizados em sua primazia para o uso residencial, mas também para o comércio e prestação de serviços, e localizam-se em bairros específicos da cidade, conforme é mostrado a espacialização no Mapa 1 que segue.

Mapa 1 – Imperatriz/MA: distribuição geral dos edifícios segundo os bairros, 2017.



Organização: Autora, 2017.

Tendo em vista os objetivos da pesquisa, a imponentia da verticalização nos instigou a buscar as informações que identificassem os edifícios encontrados, e nesse sentido a

descoberta dos bairros que abrigam os representantes da verticalização foi um dos primeiros achados.

É possível inferir observando o mapa 1 que a verticalização em Imperatriz se distribui espacialmente em diversos bairros, fato este que ocorreu paulatinamente com o desenvolver das décadas. Vislumbra-se que a produção de edifícios ao longo dos anos em Imperatriz tem apresentado uma gradação de particular interesse. O centro concentra a maioria dos edifícios, seguido pelos bairros centrais, e posteriormente alguns bairros periféricos.

Figura 1: Vista parcial do Centro de Imperatriz com detalhe dos edifícios mais altos.



Foto: Autora (2017).

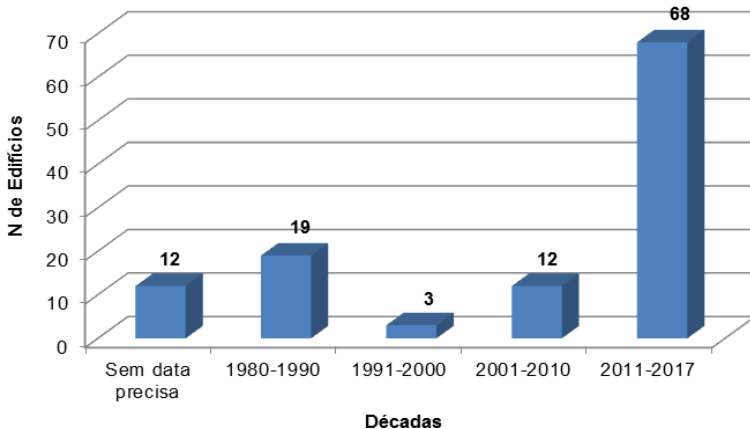
No quantitativo geral de edifícios em Imperatriz, encontrou-se que, logo após o centro, os bairros Jardim Três Poderes e Maranhão Novo são os locais de forte atração da verticalização, apresentando uma alta concentração de edifícios (Mapa 1). Isso não se dá simplesmente devido à proximidade com o centro, existem diversos fatores que contribuem para incremento da verticalização nestes locais, desde questões históricas, chegando a explícita ação direta do mercado imobiliário no sentido de construir uma localização apazível a este fenômeno.

Essa tendência ocorre dada a particularidade do processo, ou seja, a teoria afirma a preferência do processo por áreas valorizadas e, portanto, próximas ao centro comercial das cidades. Fator esse, característico principalmente quando se trata de cidades médias.

Situar a localização destes bairros na organização da cidade nos forneceu um caminho para conhecer os locais alvos de investimentos habitacionais verticais, e a possibilidade de destrinchar as veredas percorridas pelo capital na organização do espaço urbano imperatrizense. Por meio destes dados foi possível comprovar que, a realidade de Imperatriz em muito se assemelha a outras cidades do Brasil, que possuem o centro como epicentro inicial da verticalização urbana, seguido dos bairros centrais.

O gráfico 1 apresenta assim os momentos da verticalização urbana de Imperatriz identificados na pesquisa.

Gráfico 1 – Edifícios construídos em Imperatriz/MA (1980-2017).



Fonte: Pesquisa de campo (2017).

Na história da verticalização imperatrizense, dos quatro períodos de tempo identificados, dois deles são extremos a serem considerados (Gráfico 1). O primeiro refere-se ao momento de maior baixa na construção de edifícios (1991-2000), tendo esses dados estreitas vinculações com as mudanças socioeconômicas por qual passou a cidade em seu processo de identificação econômica.

O segundo momento diz respeito ao auge da verticalização (2011-2017), com o maior número de edifícios sendo construídos superando a somatória dos períodos anteriores. Isso ocorre quando a indústria da construção civil também apresenta seu melhor momento na participação econômica da cidade.

Observando a importância da indústria da construção civil para o crescimento da verticalização, a pesquisa elencou as principais construtoras participantes desta dinâmica por meio da edificação dos edifícios na cidade. E dessa forma, foram identificadas 16 empresas que contribuíram com este processo (Quadro 1), destas, apenas quatro (Plainar Engenharia, Imperial Construções, MAC Engenharia e W. Neto Incorporadora) são de Imperatriz, participando deste mercado de edifícios com um total de 14 edificações verticais.

As demais foram identificadas como firmas que possuem matriz em outras cidades. Prevalece às oriundas de São Luís, capital do Estado, tais como: ENGEPEC Engenharia, FRANERI Construções, Lastro Engenharia, MRS Engenharia, NBR Empreendimentos e a São Paulo Administração. Em geral, tais empresas construíram não mais que um edifício cada uma, sendo eles três edifícios institucionais, dois destinados ao comércio/serviços e um residencial.

Quanto às firmas que possuem suas sedes em outros estados da federação, consta a empresa INOVATEC Construções de Palmas-TO, com um empreendimento construído e outro

(Solarium Residence)⁹ em fase de projeto para localizar-se no bairro Maranhão Novo. E mais quatro que se destacam com o maior número de edifícios lançados, sendo elas: Aracati Construções e Incorporações, Construtora Alterosa, FRP Engenharia e Canopus Construções, sendo esta primeira a maior empresa a produzir edifícios ao longo do processo de verticalização imperatrizense e a mais antiga no levante das edificações verticais.

Quadro 1 – Construtoras que participam da verticalização em Imperatriz/MA (2017).

Nome	Nº Edifícios
Aracati Construções e Incorporações	15
Construtora Alterosa	9
Plainar Engenharia	9
FRP Engenharia	4
Canopus Construções	3
MAC Engenharia	3
Gutenberg Caetano	1
ENGEPEC Construtora	1
FRANERI Construções	1
Imperial Construções	1
INOVATEC Construtora	1
Lastro Engenharia	1
NBR Empreendimentos	1
SP Administração	1
W. Neto Incorporadora	1
MRS Engenharia	1
Total	53

* Os demais edifícios encontrados na pesquisa foram construídos sem a intermediação de construtoras, por iniciativa e com recursos do proprietário. Fonte: Pesquisa de Campo, 2017. Organização: Helbaneth Macêdo Oliveira.

⁹ Este empreendimento não foi computado na identificação levantada nesta pesquisa, dada sua fase inicial de construção.

As demais foram identificadas como firmas que possuem matriz em outras cidades. Prevalece às oriundas de São Luís, capital do Estado, tais como: ENGEPEC Engenharia, FRANERI Construções, Lastro Engenharia, MRS Engenharia, NBR Empreendimentos e a São Paulo Administração. Em geral, tais empresas construíram não mais que um edifício cada uma, sendo eles três edifícios institucionais, dois destinados ao comércio/serviços e um residencial.

Figura 2: Edifício Aracati Office, localizado no Centro



Fonte: <http://www.noticiadafoto.com.br>.
Acesso: 26/04/2017.

Figura 3: Edifício IBIS Hotel Imperatriz, localizado no Centro



Fonte: <https://www.booking.com/>.
Acesso: 26/04/2017.

Quanto às firmas que possuem suas sedes em outros estados da federação, consta a empresa INOVATEC Construções de Palmas-TO, com um empreendimento construído e outro

(Solarium Residence)¹⁰ em fase de projeto para localizar-se no bairro Maranhão Novo. E mais quatro que se destacam com o maior número de edifícios lançados, sendo elas: Aracati Construções e Incorporações, Construtora Alterosa, FRP Engenharia e Canopus Construções, sendo esta primeira a maior empresa a produzir edifícios ao longo do processo de verticalização imperatrizense e a mais antiga no levante das edificações verticais.

Dessa feita, entende-se que os dados colocados compreendem a identificação dos principais aspectos referentes à dinâmica vertical recente de Imperatriz, bem como sua distribuição no espaço e no tempo que contribuiu para a estruturação do tecido urbano da cidade.

Considerações Finais

Os aspectos finais da pesquisa apontam para a temática reprodução do solo urbano via verticalização em Imperatriz como um processo que já possui quatro décadas no tecido urbano da cidade, e que ramifica-se a partir do centro, passando por alguns bairros centrais. Tendo em vista que a verticalização urbana desenvolve-se, em geral, em áreas já valorizadas.

Este ensaio procurou apresentar então como a verticalização imperatrizense está especializada no tecido urbano, onde foi encontrado os principais bairros alvos deste processo, bem como o seu desenvolver a partir de 1980, onde temos o ápice deste processo período mais recente, com um significativo número de edificações verticais na cidade.

¹⁰ Este empreendimento não foi computado na identificação levantada nesta pesquisa, dada à fase inicial de implantação da construção.

Identificou-se um total de 16 empresas envolvidas no processo de verticalização de Imperatriz, das quais apenas quatro são propriamente da cidade, as demais são oriundas da capital do estado, ou mesmo de outros estados. Onde relaciona-se tal informação com o aquecimento do mercado local favorável a construção e comercialização de edifícios, conforme apresentamos no quantitativo de edifícios no último período de verticalização da cidade.

Assim, se reconhece que ainda há muito que se pesquisar sobre a temática da verticalização do solo urbano de Imperatriz. No entanto, espera-se que este trabalho contribuía para uma parcela do todo que é o movimento social de Imperatriz e suas nuances por meio da verticalização urbana.

Agradecimentos

Primeiramente a Deus pelo fôlego de vida e ajuda em todos os momentos. Á minha família pelo incentivo e apoio constante.

Á CAPES por fomentar o desenvolvimento da pesquisa. Aos amigos e todos que direta ou indiretamente colaboraram para a plena execução deste.

Referências

CARLOS, A. F. A. *A (Re)Produção do Espaço Urbano*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. 3. Ed. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios).

LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, E. *Habitação e cidade*. São Paulo: Atual, 1997.

MENDES, C. M. MACHADO, J. R. *O processo de verticalização do centro de Maringá-PR, Brasil*. *Investigaciones Geográficas*, Maringá, N. 52, p. 53-71, 2003, (dezembro): Data da consulta: 16 de maio de 2016. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56905204>> ISSN 0188-4611.

SOMEKH, N. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. 2. ed. atual. – São Paulo: Editora Mackenzie e Romano Guerra Editora, 2014.

SOUZA, M. A. A. *A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1994.

CAPÍTULO 5

DINÂMICA DA VERTICALIZAÇÃO: Equipamentos e serviços em edifícios de alta renda na cidade de Uberlândia, Minas Gerais

*Ana Laura Gonçalves Lomolino¹¹
Beatriz Ribeiro Soares¹²*

Introdução

O objetivo deste estudo é apresentar a dinâmica de implantação dos edifícios residenciais, destinados a alta renda na cidade de Uberlândia, observando também como os mesmos modificam a paisagem urbana. No que se refere ao recorte temporal nos baseamos no período descrito por Ramires (1998) e complementado por Villa (2012) que pesquisaram a produção vertical na cidade desde a década de 1950.

A metodologia quali-quantitativa foi utilizada para sustentar a pesquisa e por ela fizemos a análise de edifícios, cuja escolha foi fundamentada em variáveis como: gabarito, acima de dez andares; edifícios que se enquadravam como destinados a alta renda no período analisado e os serviços oferecidos para os moradores. A escolha da opção de serviços para a análise dos edifícios se sustenta, pois atualmente a área construída dos apartamentos não é um ponto fundamental na escolha do usuário,

¹¹ Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <lomolino.ana@hotmail.com>.

¹² Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <brsoares@ufu.br>.

mas sim o que aquele empreendimento oferece de diferencial para o conforto do comprador.

Relph (1987) afirma que nenhuma característica da cidade moderna é mais evidente do que seu horizonte de arranha-céus e para apreender o processo de verticalização é necessário perceber a cidade como um espaço dinâmico, foco de estudo de diversas áreas do conhecimento, em função de sua grande complexidade.

Em busca da compreensão de parte desse sistema dinâmico, a habitação vem sendo discutida e rediscutida por décadas, porém, essa dinâmica exige o acompanhamento de várias nuances, entre elas, o processo de verticalização. O mesmo é um processo importante para o conhecimento da expansão urbana de Uberlândia, pois para Souza (1994), a verticalização faz parte do processo de urbanização das cidades brasileiras.

Recentemente vários estudos sobre habitação têm sido desenvolvidos, concentrando na temática de habitação de interesse social, em razão do surgimento de programas estatais de habitação como “Minha Casa Minha Vida”, que aqueceu a construção civil no país, refletindo também na construção vertical. No caso de Uberlândia, além de conjuntos horizontais observa-se a construção de edifícios, financiados pelo Programa “Minha Casa, Minha Vida” que contribuem para a expansão urbana vertical da cidade.

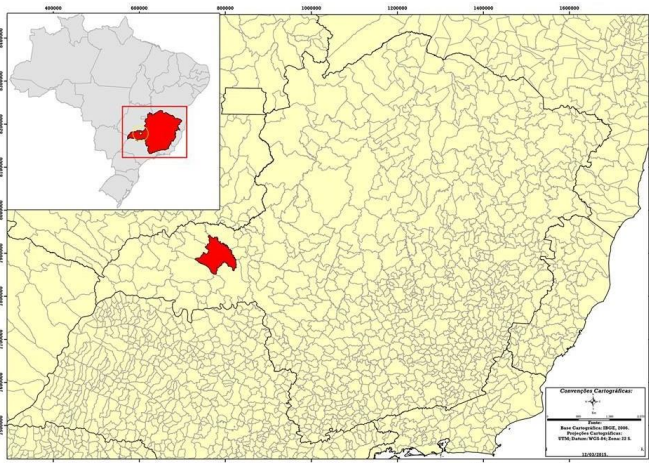
O Verticalizar Entre as Décadas de 1950 a 1970

Com uma população que segundo o censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE - (2010) ultrapassa 604.000 habitantes, sendo que 94% vivem na cidade, Uberlândia é o segundo mercado consumidor de Minas Gerais e

apresenta indicadores econômicos e sociais que a qualifica como área de atração de investimentos e desenvolvimento de vários setores, entre eles a construção civil e o mercado imobiliário.

Para Guerra (1998), o desenho urbano da cidade Uberlândia se estabeleceu devido a características decorrentes do processo de ocupação do solo, constitutivas de cidades cortadas por ferrovias que marcam, de forma intensa, a distinção das áreas, aliado à especulação imobiliária que formalizam a divisão e ocupação do solo, dando origem desde a década de 1950 aos bairros “nobres” nas proximidades da área central e ao longo da ferrovia surgem os bairros “operários”. A partir desse período, no setor central se consolida uma área de intenso comércio, os prédios públicos e escolas da cidade.

Mapa 1 – Localização do Município e do distrito sede (MG), 2016.



Organização: Borges (2016).

Segundo Ramires (1998), desde a década de 1940 Uberlândia possuía edifícios de uso misto, com a instalação de comércio, serviços e residências. O gabarito dessas construções

se estabelecia entre três e quatro andares, localizados na região central, sendo assim, a verticalização era mais elemento na morfologia da cidade, modificando sua forma urbana. Nesse período, em cidades como São Paulo e Rio Janeiro ocorria um processo intenso de urbanização, inspirado em grandes metrópoles mundiais, que desde o início do século XX estavam sendo verticalizadas.

Neste contexto urbano, a cidade “interiorana do cerrado mineiro” inicia as articulações visando à construção do primeiro “arranha-céus” e a sua inserção no contexto “moderno”, pois a construção dos edifícios justificava sua inserção no contexto nacional de progresso.

O primeiro edifício construído na cidade, em meados dos anos 1950, foi o denominado Edifício Drogasil, o mesmo se comparado com as construções posteriores, não pode ser classificado como “arranha-céu”, porém por ser o primeiro, “revolucionou” a arte de morar na cidade. Com projeto e construção de Morse & Bierrenbach, os apartamentos possuem três quartos, dois banheiros, cozinha com área de serviço, o edifício é de uso misto em que o primeiro andar ainda abriga a drogaria, que dá nome ao mesmo.

A chegada do “arranha-céu” na cidade proporcionou tudo que políticos, empresários e jornalistas almejavam para a cidade, no que diz respeito a possibilidade de sua inserção entre os principais centros regionais de Minas Gerais (SOARES, 1995, p. 135). Assim no mesmo ano de entrega da construção do edifício Drogasil foi lançada a construção do Edifício Tubal Vilela com 64 metros de altura e 16 andares, superando em muito a altura e imponência de seu antecessor, com 28 metros e 7 andares, superando todas as expectativas.

Quanto a seu projeto arquitetônico, o edifício Tubal Vilela possuía apartamentos com uma única área comum e

banheiro, como também de um quarto, dois e três quartos, com todas as dependências e área de serviço. Os andares térreo e mezanino eram destinados para instalação de comércios e serviços. Sua planta não se inspirava nos grandes espaços vividos pela elite da cidade, mas o que se “vendia” eram os privilégios de se viver em um arranha-céu.

Mesmo com opiniões contrárias e críticas, o processo de verticalização se expandiu, e impulsionou a construção de diversos outros edifícios.

No ano de 1962 foi entregue o Edifício Itaporã de uso misto onde o térreo era destinado a área comercial, e projetado pelo arquiteto Paulo de Freitas, com 13 pavimentos, 52 metros de altura e apartamentos que variam entre 119 a 162 metros de áreas privativas, com três quartos. O edifício não possui um salão de festas específico, mas um espaço destinado ao uso comum, e é o primeiro na cidade a possuir garagem, entretanto o edifício possui 35 apartamentos e somente 13 vagas, destinadas a apartamentos específicos.

Na mesma década, ano de 1965, houve a inauguração do Edifício Romenos Simões, idealizado pela incorporadora pertencente aos engenheiros Nelson Vieites e Alfredo Simão, projetado e fiscalizado pelo escritório “Eng. Engenheiro e Comercio” (Jornal Correio de Uberlândia, 1956), na avenida João Pinheiro, este localizado na área central, mas construído distante dos outros empreendimentos verticais. Com apartamentos que variavam entre 105 metros quadrados e 155 metros quadrados de área privativa, possui doze pavimentos, 48 metros de altura, sendo dois apartamentos por andar, de uso misto, tendo no último andar o salão de festa como área comum aos moradores, surge como diferencial, no entanto, o edifício também não possui área de estacionamento de veículos.

Os “arranha-céus” construídos entre as décadas de 1950 e 1970 tinham em comum a não construção de áreas de estacionamento para veículos, neste período a aquisição de um automóvel era apenas para uma parcela específica da sociedade.

O Edifício Guimar de Freitas Costa, foi o primeiro edifício com um apartamento por andar, com 13 pavimentos e localizado na Praça Rui Barbosa, “coração” da região central de Uberlândia, com privilegiados 320 metros quadrados de área privativa; contava com salão de festas no último andar e foi o primeiro a possuir uma vaga de garagem por morador.

Nota-se que os serviços oferecidos por estes empreendimentos podem ser usuais para o período atual, contudo, precisamos ressaltar que o amplo espaço interno e a sua localização são o diferencial que valorizam estes até período atual, mas mesmo assim estão perdendo, através das décadas, o *status* de alta renda, pois os serviços que eram considerados indispensáveis neste período vão sendo substituído por outras tendências. Este é um processo que acontece em escala nacional, pois nas décadas posteriores surgiria o conceito de morar em condomínio.

Condomínios Verticais: Uma nova forma de morar em Uberlândia

O mercado vertical continua em expansão nas décadas seguintes e de acordo com Ramires (1998) para estimular a venda destes apartamentos, as plantas visavam reproduzir o espaço interno das residências espaçosas, onde tais famílias residiam, além disso um novo conceito passa a ser difundido e atrativos como piscina e quadra esportiva são os principais diferenciais oferecidos nas áreas comuns destes edifícios, pois o salão de festa já não era o suficiente. Nasce o condomínio que segundo Souza (1994) o incorporador adquire o terreno e

viabilizava a construção que seria cotizada pelos moradores, e sua administração é viabilizada por uma taxa mensal, nesta nova forma de morar havia tentativa de se criar um clima de familiaridade entre os moradores.

No ano de 1976 foi entregue o Edifício Sandoval Guimarães com construção subsidiada pela associação de moradores com 22 andares, sendo 88 metros de altura onde os primeiros três andares são destinados a comércio e serviço e a partir do quarto andar apartamentos de 214 metros quadrados de área privativa e a segunda opção com 260 m² de área privativa, uma vaga de garagem, mas não possui nenhuma área comum para recreação e lazer.

Os projetos dos novos edifícios, construídos pela modalidade condomínio se diferenciavam em relação aos anteriores, que em sua maioria eram de uso misto, neste momento os projetos passam a ser exclusivamente residenciais.

A diversificação na elaboração dos projetos arquitetônicos foi outro fator determinante na década de 1980. No ano de 1980 foi entregue o edifício *Place Vendome* projetado pela empresa paulista Júlio Louzada, em estilo mediterrâneo e o primeiro na cidade com piscina na área comum destinada aos moradores, jardim, além de salão de festas. O edifício possui 15 andares em 60 metros de altura, os apartamentos possuem 155 metros quadrados de área privativa e 230 m² de área comum e duas coberturas duplex com piscina exclusiva para seus moradores.

No ano de 1981 é entregue pela Construtora Lagoinha, o edifício Florinda Santos Marquez, com 15 pavimentos e 60 metros de altura, possuindo apartamentos que variavam de 175 a 185 metros quadrados de área interna, na área de lazer o morador conta jardim e piscina.

Ainda na década de 1980, no ano de 1987 é inaugurado

pela Construtora Oesteval, o edifício Central, com o térreo e mezaninos destinado ao comércio e duas torres de apartamentos com 15 pavimentos cada com apartamentos de 170 metros quadrados, sendo dois por andar e duas coberturas duplex, a planta original contava com salão de festas e uma vaga de estacionamento na garagem, no subsolo.

A construção de edifícios residenciais e comerciais se acentua durante a década de 1980, iniciando a formação do *skyline* e reafirmando também a valorização do bairro Fundinho “como a construção de edifícios supervaloriza a terra urbana, logicamente, a verticalização concentra-se nas áreas mais valorizadas da cidade, locais com infraestrutura completa, áreas de expansão da classe média” (SOARES, 1995, p. 143).

Conforme Ramires (1998), na contramão do que se vinha sendo projetado e construído em grande escala na década de 1980 no Brasil, os edifícios continuavam com grandes áreas no espaço interno dos apartamentos mantendo inclusive a dependência de “empregada”, que vinha sendo eliminada nas novas construções a fim de diminuir o custo da construção e popularizar os edifícios.

Este foi um período de intensas mudanças para o processo de verticalização, as construções chamadas de “arranha-céus” mudaram drasticamente a paisagem urbana na região central, iniciando a criação um *Skyline* que pode ser observado de diversos pontos da cidade, é importante ressaltar também que a mudança no modelo de construção, fez surgir os condomínios onde o serviço oferecido passa a ser diversificado, o uso misto passa a ser menos consumido e a área de recreação e lazer comuns, passa a ser o principal atrativo comercial. Surgem condomínios em diversos bairros da cidade destinados a diferentes classes sociais. Neste período há uma evolução nos serviços oferecidos pelos empreendimentos, que passam além

do salão de festas, e uma vaga na garagem, possuem, piscina, *playground* para as crianças e jardins para o convívio coletivo.

A Verticalização nos Anos 1990 e 2000

A década de 1990 trouxe um marco na cidade de Uberlândia, pois neste período a cidade recebe uma nova denominação, de “Cidade Jardim” se torna o “Portal do Cerrado”, no que se refere ao processo de verticalização, segundo Ramires (1998), a partir dos anos 1990 este consolida sua importância na dinâmica urbana de Uberlândia, neste momento as licenças para a edificação de apartamentos pela primeira vez, superam as licenças referentes à construção de casas, ou seja, o uso predominantemente residencial, em 1991, são expedidos um total de 1.964 licenças para construção vertical, enquanto no ano anterior esse número era de apenas 345, representando um aumento de quase 500%.

Retomando a discussão sobre os edifícios construídos para a alta renda na cidade, o edifício Rocha e Silva, foi e é de extrema importância para a cidade, que é entregue pela Construtora Simão, com seus 30 andares, sendo 26 apartamentos com um por andar e um duplex, conta com 426 m² de área privativa, o projeto inicial contava com piscina, academia, sauna a vapor e a seco, salão de festas, sala de jogos, quadra de esportes e *playground* que foi retirado posteriormente por falta de uso. O edifício possui três vagas na garagem para os moradores, e a cobertura possui cinco vagas, o aumento no número de vagas disponíveis na garagem foi um diferencial nos edifícios nesta década. Segundo Ramires (1998) valor de mercado no ano de 1998 era de 400,000 mil reais, em um período onde o salário mínimo era de R\$130,00. Ao mesmo tempo foi entregue o Condomínio Edifício Capt Ferrat com vinte e cinco pavimentos, destes 20 são apartamentos um por

andar com 429 metros quadrados de área privativa, sendo um duplex, o condomínio conta com piscina, sauna, salão de festa e três vagas na garagem. O edifício foi projetado pelo arquiteto Sergio Attiê e viabilizado pela Construtora União.

Segundo Ramires (1998) o processo de verticalização altera não apenas as formas geográficas do local onde se desenvolve, como muda também as suas funções e o seu conteúdo social. Ramires (1998) afirma que as torres talvez por identificar, para empresas, o símbolo máximo de progresso e de desenvolvimento do capitalismo e, para as classes mais abastadas, uma forma moderna de morar que evidencia também seu status social, tanto os edifícios comerciais quanto os residenciais tornaram-se mais uma, dentre tantas outras mercadorias que esses grupos tanto se esforçam pra ter. O seu conjunto está bastante vinculado a práticas simbólicas que envolve essa forma arquitetônica/geográfica, tipicamente urbana. No final da década de 1990 os “arranha-céus”, denominação esta que é substituída pelo termo “Torres”, já são parte da paisagem urbana da cidade.

Villa (2012) complementa as três fases da expansão da verticalização na cidade de Uberlândia definidas por Ramires (1998) para a produção vertical na cidade, inserindo a quarta fase de expansão a partir dos anos 2000, onde há um novo crescimento do setor imobiliário impulsionado pela criação do Estatuto da Cidade (2001), cuja função é orientar as diretrizes gerais da política urbana no país, na sequência surge do Ministério das Cidades, com instrumentos o Plano Diretor, cuja função é ordenar as diversas fragilidades urbanas entre elas a demanda social por moradia. Nos anos subsequentes o mercado imobiliário é aquecido novamente, tendo o mercado vertical como seu principal aliado.

Refletindo sobre o mercado para alta renda Villa (2012) afirma que a verticalização é uma forma de apropriação do capital

e da especulação imobiliária que confere diferentes graus de status a seus moradores ultrapassando a demanda por habitação de forma a extrair valorização e lucro para seus agentes promotores. Devemos pensar que os agentes produtores do espaço urbano, diante do sistema capitalista, se apropriam e consomem o espaço como se este fosse uma mercadoria, não para a sua satisfação pessoal, mas para geração de lucro, ampliando a riqueza. “Em outras palavras: produzem-se apartamentos e vende-se “status” e “qualidade de vida” (VILLA, 2012, p. 26).

Nesse contexto, no ano de 2017 foi lançado o empreendimento residencial *Triad Vertical Residence*, com 31 apartamentos sendo um por andar e dois por andar, impactando de forma direta na paisagem da zona sul. Construídas pela Incorporadora Brasal, empresa com sede em Brasília que iniciou sua expansão para Minas Gerais a partir de Uberlândia, possui três torres, denominadas *Liber, Concord e Avantino*, o condomínio traz uma proposta inovadora quanto à construção vertical na cidade, as áreas comuns possuem leitura biométrica nas portarias, e portas dos apartamentos, torneiras com fechamento automático, abertura do portão da garagem via celular, áreas comuns entregues equipadas e decoradas e piscinas climatizadas (BRASAL, 2019).

As áreas privativas contam com garagem que variam de três a cinco vagas por apartamentos. No que se refere as áreas comuns de lazer, o condomínio possui três espaços *gourmet* equipados com fogão, forno, geladeira e freezer além do mobiliário, três salões de festa com copa e banheiros de apoio, mirante – devido a sua localização é possível avistar o *skyline* na região central-, academia com equipamentos profissionais, sala de jogos, playground, área verde, espaço *kids* e piscina adulto e infantil, todos estes serviços são oferecidos como um diferencial que agrega valor ao empreendimento (BRASAL, 2019)

As torres possuem diferentes plantas de apartamentos, a torre *Liber* possui 31 unidades, sendo um por andar, sendo vinte nove apartamentos com 269 metros de área privativa. A torre possui também um apartamento de 358 m² de área privativa e uma cobertura triplex possuindo 564 metros quadrados. A Torre *Concord* possui 60 unidades sendo dois apartamentos por andar, sendo 56 deles de 219 m², um apartamento com 250 m², um com 290 m² e dois apartamentos duplex sendo um com 433 m² e o outro com 434 m² quadrados. A Torre *Aventino* possui também 60 unidades, com dois apartamentos por andar, destes 58 possuem 185 m², sendo menores em espaço interno das três torres, e dois apartamentos. Tais torres por seu gabarito impactam na paisagem urbana do setor sul.

A referida construtora, no ano de 2018 lança o condomínio *Sense Vertical Living* que traz semelhanças no padrão construtivo e nas áreas comuns, com apartamentos de menor metragem sendo 151 m² e oferecendo a opção da quadra de esportes além de todo o serviço de automação, porém neste empreendimento o diferencial é a disponibilização de veículos elétricos para os moradores, bicicletas compartilhadas, além o espaço de *co-working* que pode ser utilizado.

O setor sul da cidade de Uberlândia é desde a década de 1990 um local de concentração da alta renda na cidade, porém a verticalização é recente, tal processo vem desenvolvendo novas ações, o morar com tecnologia de informação, o conjunto imobiliário composto por condomínios horizontais, shopping centers, hospitais modernos, universidades, parques, lojas voltadas para comércio de luxo, restaurantes, escolas de ensino básico e médio para os moradores dessa nova região da cidade. Nesse momento, não é apenas a torre que é importante e sim, o conjunto, a diversificação do empreendimento imobiliário e o novo conceito de morar e habitar a cidade contemporânea.

Para Secchi (2006) “a cidade contemporânea parece para muitos como um confuso amálgama de fragmentos heterogêneos, no qual não é possível reconhecer nenhuma regra de ordem, nenhum princípio de racionalidade que a faça inteligível” (SECCHI, 2006, p. 87).

Figura 1 – *Skyline* do centro da cidade.



Organização: Vasconcelos (2018).

Considerações Finais

A verticalização atua de forma efetiva na paisagem urbana na cidade de Uberlândia, se adaptando ao mercado consumidor, evoluindo os serviços disponibilizados aos moradores, entre os anos de 1950 a 2019 em que os edifícios passaram de majoritariamente uso misto sem garagem, para amplas áreas comuns com piscina, quadra, playground, carros, bicicletas e espaços de trabalho compartilhados, nota-se que a área privativa sofreu poucas alterações, a verticalização ainda é uma das principais modalidades de apropriação do espaço urbano.

A cidade contemporânea não tem características idênticas em todas as partes do mundo, porém propõe problemas e temas em combinações que são encontradas em todos os lugares, assim se tornam objeto de reflexões gerais.

Agradecimentos

Agradecimento a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo apoio financeiro que possibilitou o desenvolvimento dessa pesquisa.

Referências

RELPH, E. *A Paisagem urbana moderna*, Lisboa: Edições 70, 1987.

RAMIRES, J. C.L. *A verticalização do espaço urbano de Uberlândia: uma análise da produção e consumo da habitação*. Tese (Doutorado) – Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva. Coleção Debates, 2006.

SOARES. B. R. *Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia*. 236 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.

SOARES. B. R. *Uberlândia: da “cidade jardim” ao “portal do cerrado”* - Imagens e Representações no Triângulo Mineiro. 290 f. Tese (Doutorado) - Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SOARES, B. R.; SOBRINHO, F. L. A. V. *Produção do espaço e evolução urbana na área central de Uberlândia*, Minas Gerais. Revista *Múltipla*, Brasília, n. 4, v. 6, p. 55-77, jul. 1999.

SOMEKH, N. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo. Studio Mobel; Fapesp, 1997

SOUZA, M. A. A. de. *A identidade de metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1994.

PREFEITURA DE UBERLANDIA. *Conheça Uberlândia*.

Disponível em:

<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=2508>>
Acesso em 04 de março de 2017.

PREFEITURA DE UBERLANDIA. *Legislação*. Disponível em:
<<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=2508>>. Acesso em 04 de março de 2017.

VILLA, S. B. *Habitar Vertical: Avaliação da qualidade espacial e ambiental de edifícios de apartamentos em cidades médias*. Relatório final CNPQ, FAPEMIG, Prograd – UFU.

CAPÍTULO 6

AS ACADEMIAS DE GINÁSTICA E SUAS NOVAS ESTRATÉGIAS LOCACIONAS NAS CIDADES BRASILEIRAS

Regina Maria Jordão¹³
Julio Cesar de Lima Ramires¹⁴

Introdução

A academia de ginástica como um espaço para a realização de práticas corporais se estabeleceu definitivamente no Brasil no início da década de 1980, já que anteriormente existiam espaços semelhantes, mas com outras nomenclaturas, como por exemplo, os ‘Centros de Fisiculturismo’, ‘Clubes de Calistenia’, dentre outros.

Com o aumento da demanda por esses espaços, o desenvolvimento e a expansão das academias como negócio lucrativo foram se estabelecendo, sendo acompanhados por todo um mercado de serviços complementares como fornecedores de aparelhos, máquinas e outros equipamentos registrando a passagem de um negócio supervisionado e administrado pelo proprietário (normalmente vinculado à área), para também, investidores externos interessados na lucratividade do setor em expansão.

¹³ Docente do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia de Goiás.
E-mail: <reginajordao5@yahoo.com.br>.

¹⁴ Docente do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia.
E-mail: <juliocesardelimaramires@gmail.com>.

Na década de 1990, a preocupação com a estética e a ‘saúde’ do corpo ganha centralidade no espaço urbano das grandes metrópoles e as academias de ginástica, juntamente com centros estéticos, proliferam no país, incrementando modalidades de práticas de atividades físicas.

As transformações na produção e na organização do capital, a entrada da política econômica neoliberal e os determinantes da acumulação flexível alteraram esse mercado na década de 1990, tornando-o ainda mais atrativo para investidores de diversos segmentos, constituindo-se em um setor altamente competitivo. A prática de exercícios físicos ganhou destaque por pessoas de todas as idades, em espaços públicos e privados, criando padrões corporais, nutricionais, estilos de vida, prática de esportes então ainda pouco explorados.

Assim sendo, este texto tem como objetivo central refletir sobre a tendência de grandes redes nacionais de academias de ginástica se localizar no interior de shopping centers. Para a caracterização desse processo utilizou-se de dados divulgados por diversas instituições sobre o mercado fitness, como a Associação Brasileira de Academias de Ginástica (ACAD Brasil), relatórios da International Health, Racquet Sportsclub Association (IHRSA), sites das principais academias do país, Associação Brasileira da Indústria do Esporte (Abriesp) e Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasce).

As Transformações Econômicas do Setor Fitness

No bojo da expansão da acumulação flexível e da cultura do consumo, e em todo o contexto e discurso que os envolvem, esses espaços denominam-se, na atualidade, “facilitadores de relações sociais”, transformando-se cada vez mais em

equipamentos de “sociabilidades urbanas” que na era das redes sociais adentram o espaço virtual.

No século XXI, o mercado se expandiu com a implantação de academias de grande porte, academias de rede com bandeiras diferenciadas e com a entrada das academias *low cost/low price* (baixo custo; baixo preço) influenciando definitivamente a cultura brasileira.

Dados da ACAD Brasil (2018) apresentados sobre os países que se destacaram e que tiveram melhor desempenho no setor demonstram que o Brasil em 2017 aparece em segundo lugar em número de academias em âmbito mundial, atrás apenas dos EUA, e teve no período de dois anos, um aumento maior no número de instalação de academias do que o americano, diminuindo, assim, a diferença entre os dois países.

O mercado brasileiro apresenta uma média de receita anual bem inferior aos mercados líderes. China e Reino Unido lideram esse *ranking* com médias de US\$ 2.232 milhões e US\$ 818 mil, respectivamente. Enquanto, EUA tem uma média de US\$ 779 mil, cada academia no Brasil arrecada uma média anual (*ticket* médio) de US\$ 60 mil, ficando atrás de México e Argentina, com US\$ 145 mil e US\$ 126 mil, respectivamente.

O setor de *fitness* apresenta gestores e proprietários com forte característica técnica, que possuem formação técnica, mas geralmente carecem de conhecimento sobre gestão, pois, muitos não aprendem sobre administração e empreendedorismo na formação acadêmica e quando chegam ao mercado percebem que a realidade é outra.

Nesse contexto, a prática de atividades corporais atraiu inúmeros adeptos movimentando vários mercados em uma rede complementar oportuna e prática, de comércio e serviços que foi criada e ou expandida para atender essa demanda com necessidades e especificidades para construção e manutenção do

corpo idealizado, tais como o setor de equipamentos esportivos, o de vestiário, calçados, suplementos esportivos, alimentação saudável, massagens corporais.

Nessa perspectiva, com tantos produtos inovadores, os custos são altos. Dessa forma, os pontos de instalação em geral devem ser pensados estrategicamente. Em se tratando da localização espacial, nas áreas ou cidades que são mais competitivas porque já contam com um bom nível de oferta, no que se refere à quantidade e qualidade de academias, as grandes redes escolhem comprar unidades que já estão operando, também motivadas pelas dificuldades imobiliárias para encontrar locações adequadas por um valor aceitável “[...] revelando o espaço como uma mercadoria especial, já que é nele que a sociedade se materializa e se reproduz” conforme palavras de Pádua (2015, p. 145).

Nesse movimento, percebe-se que as transformações que se abateram sobre as cidades brasileiras, na esteira da expansão imobiliária, iniciada em meados dos anos 2000 refletem as dimensões escalares da produção desses espaços nos anos mais recentes.

As Principais Academias de Ginástica em Cidades Brasileiras

Dados da ACAD Brasil apontam que em 2014 existiam 33.157 academias no país e quase oito milhões de alunos, movimentando cerca de US\$ 2,5 bilhões, comprovando que o segmento, apesar da crise econômica que assolava e ainda impacta o mercado mundialmente, passava por uma alta contínua já que em 2010 foram contabilizadas apenas 15 mil academias. Os dados denotam um aumento do setor nesse período em mais de 50%. Em 2015, o segmento atendeu 7,6 milhões de pessoas,

movimentando economicamente US\$ 2,5 bilhões, mantendo-se estável neste ano (ACAD BRASIL, 2015).

Segundo informações do Sebrae cerca de 1,6 mil academias de ginástica são abertas por ano. O Brasil segue na dianteira do mercado mundial nos últimos dez anos, sendo considerado o maior da América Latina em número de academias e como já dito, é o segundo país com o maior número de academias no mundo (MARTINS, 2015).

No Brasil, apenas 2% das mais de 30 mil academias existentes no ano de 2014 se caracterizavam como empresas de médio ou pequeno porte, o que significa que 99,8% dos estabelecimentos, de um setor que movimenta mais de dois bilhões de dólares por ano, eram micro ou pequenas empresas (MARTINS, 2015).

Porém, cada vez mais o mercado vem se modificando com novos entrantes e novos modelos de negócios e nessa direção, a ACAD Brasil aponta as principais Redes que operam e se destacam no país, ocupando uma expressiva fatia de mercado (*market share*) que era anteriormente das academias independentes, que embora ainda existam e em maior número, não conseguem a visibilidade mercadológica conquistada pela estrutura desses grandes empreendimentos da atualidade. Cada uma delas tem uma proposta de negócio de acordo com sua cultura organizacional, objetivos, estratégias e foco buscando um diferencial que conquiste e fidelize os clientes alvo (ACAD BRASIL, 2015).

As principais redes de academias no Brasil são representadas especialmente pela Companhia Atlética, Grupo Bodytech, Grupo Bio Ritmo e Bio Ritmo/Smart Fit, Academia Gustavo Borges. As referidas academias aparecem listadas no Quadro 1.

Quadro 1 – Principais Redes de Academias brasileiras do setor de *fitness*, 2015.

Academia	Gestor	Fundação	Unidades	Diferencial
Companhia Atlética	Richard Bilton	1985	18 (em 13 cidades nas 5 regiões do país).	A cultura da empresa. Gente cuidando de gente. Perfil de família servindo do bebê ao bisavô. Enorme diversidade de modalidades e uma média de 4mil m2 de área construída por unidade.
Grupo Bodytech	Luiz Urquiza	2006	(45 próprias da BodyTech + 3 operações em clubes sociais + 50 unidades da Fórmula, sendo 20 próprias e 30 franquias)	Diferenciação de serviço e o compromisso de entregar ao consumidor BodyTech uma experiência memorável.
Grupo Bio Ritmo e Bio Ritmo/ Smart Fit	Edgard Corona	1996	296 (29 da Bio Ritmo e 267 Smart Fit – Brasil, México, Chile e República Dominicana).	Na Smart Fit, planos com a proposta de tornar a prática de exercício físico fácil e acessível para todos. A Bio Ritmo tem foco no serviço personalizado e em programas exclusivos como o Face2Face, emagrecimento, hipertrofia e condicionamento físico.
Academia Gustavo Borges	Gustavo Borges	2002	5 (1 em São Paulo e 4 no Paraná) mais 150 academias que usam a metodologia da empresa	Público família e foco na experiência aquática.

Fonte: ACAD Brasil (2015). Adaptação e organização: Autores (2018).

Constatam-se ao analisar os dados do quadro supracitado, que existe uma gama diferenciada de serviços e produtos oferecidos pelos empreendimentos, alguns mais segmentados, outros mais abrangentes, mas todos com propostas inovadoras e discursos envolventes que atendem às mais variadas expectativas do consumidor.

Percebe-se que os mais antigos datam da década de 1980, sendo a Competition de 1984 e a Companhia Atlética de 1985, esta última, embora ambas ainda sejam referência neste mercado, com maior expansão de unidades em regiões do país.

A academia Gustavo Borges destaca-se por ter se especializado em atividades aquáticas e pela confiabilidade e *expertise* do empresário, ex-campeão brasileiro de natação que fez história mundialmente representando o Brasil por 14 anos, sendo o maior medalhista em Pan Americanos e Olimpíadas. Ele desenvolveu uma metodologia própria que divulga e aplica em programas escolares para treinamento esportivo.

As duas maiores redes em número de unidades se estabeleceram na década de 1990 e no início dos anos 2000. A Bio Ritmo/ em 1996, criou também em 2010 a Smartfit, uma academia *low cost* (baixo custo) com mensalidades entre R\$ 59,90 e R\$ 69,90 e equipamentos de última geração, com o propósito de democratizar o *fitness* de alto padrão.

A Bodytech foi criada em 2006, trazendo em 2010 para o grupo a bandeira Fórmula, considerada econômica. As duas Redes permanecem até a atualidade, apesar do alto crescimento, com os mesmos gestores a frente do grupo o que significa estabilidade do negócio e processos eficazes de gestão.

No Relatório *The IHRSA Global 25* (2016), os dois grupos de empresas brasileiras aparecem na lista das vinte e cinco maiores e com melhor desempenho em âmbito mundial, Bio Ritmo e Bodytech, que abarcam também as bandeiras econômicas

Smart Fit e Fórmula respectivamente. Apesar dos esforços nos últimos anos para o setor se recuperar de uma fase de recessão global (embora os dados estatísticos brasileiros apontem uma alta contínua no setor), o documento aponta que o ano base de 2015 teve como principal característica a estabilidade do mercado. Um grande número de redes de academias manteve boas posições em determinadas categorias avaliadas no referido relatório.

O grupo Bio Ritmo/Smart Fit destaca-se e aparece na oitava posição, com um total de 290 unidades sendo 243 próprias e 47 franqueadas no item correspondente ao “número de instalações próprias” com crescimento registrado de 37% em relação a 2014. Da mesma forma, no que concerne às empresas com bases de clientes que apresentaram o maior nível de crescimento em 2015, a Bio Ritmo/Smart Fit é a empresa brasileira que mais se destaca com 930 mil alunos, seguida nos dois critérios pelo grupo Bodytech (IHRSA GLOBAL 25, 2016).

A Smart Fit é a maior rede de academias esportivas da América Latina, com cerca de 1,8 milhão de clientes matriculados nas mais de 550 unidades distribuídas em mais de 25 Estados brasileiros e Distrito Federal, além de presença no México, Chile, República Dominicana, Peru, Colômbia e Equador. Tem como razão Social a nomenclatura: Smart Fit Escola de Ginástica e Dança SA, como tipologia: subsidiária.

No que tange aos aspectos financeiros, de acordo com o relatório *The IHRSA Global 25* (2016), a Bio Ritmo/Smart Fit, foi a 12^a colocada no ano de 2015, com US\$ 218 milhões de receita, um desempenho 45% superior ao registrado em 2014, enquanto, a Bodytech apareceu em 19^o lugar com receita de US\$ 137 milhões. Pelo expressivo crescimento, esses dois grupos chamaram a atenção de investidores: o Grupo Bio Ritmo, em 2010, recebeu o aporte do Banco Pátria, e o grupo Bodytech, em 2012, do Banco BTG Pactual. A presença de grandes bancos

como investidores de redes de academia proporciona alavancar a expansão dos empreendimentos, bem como maior profissionalização do setor. Porém, percebe-se que contribui para a transformação de um serviço que anteriormente era voltado prioritariamente para a saúde, em comércio voltado para a gestão do lucro tendo a saúde mercadoria como ‘agente transformador’.

Com a criação da Smart Fit em um modelo *low cost* totalmente contrário ao modelo de luxo, o grupo Bio Ritmo, desafiou o mercado e a ele mesmo e teve sucesso. Esse mercado, com todos os revezes econômicos que assolou o mundo nos últimos anos, aparece para o proprietário como uma oportunidade de crescimento com investimentos em ideias mais econômicas.

A Bodytech Company, segunda em número de unidades instaladas no Brasil, de acordo com o site oficial, tem hoje 104 unidades instaladas: 69 sob a marca Bodytech, sendo quatro administradas, devendo-se ressaltar que existem unidades 100% do grupo e outras fracionadas e 35 sob a marca Fórmula somando mais de 150 mil clientes ativos na rede, bem como possui uma equipe multidisciplinar que conta com 6.000 profissionais. Como diferencial oferecem um time preparado para cuidar dos clientes com atenção, levando em consideração suas particularidades.

A marca Bodytech se apresenta de acordo com três tipologias que caracterizam suas unidades: academias *Club* que são as que possuem maior estrutura, completas, com atividades para todas as idades; academias *Small*, que são menores e mais enxutas, e as chamadas academias de Bairro, que se encontram localizadas em ruas de bairros das cidades. O diretor técnico do grupo Bodytech, Dudu Netto aponta que o futuro do segmento está na abertura de unidades em centros comerciais, seja nos novos, ou nos antigos. Apesar de também ter unidades em rua, 90% das novas unidades previstas serão instaladas em *shoppings*. “Os mais antigos, que ofereciam um *mix* mais conservador, tem

procurado agregar esse tipo de serviço quando trabalham com a ampliação e modernização dos espaços” (MOREIRA, 2008, p.1). Como atrativos, as redes de academias costumam permitir aos alunos o uso das unidades presentes no país, sem a cobrança de taxas adicionais, dependendo do pacote fechado com a empresa.

A Bio Ritmo, fundada por Edgard Corona, segundo o site oficial do Grupo, nasceu em 1996 como uma alternativa mais sofisticada às academias de musculação existentes. A primeira unidade, localizada no bairro Santo Amaro-SP, já esboçava os traços que marcariam as academias da empresa: ambiente projetado especialmente para a prática de atividades físicas, equipamentos modernos e professores qualificados. Em 1997, com o objetivo de ressaltar ainda mais as qualidades que a diferenciavam, o arquiteto João Armentano foi convidado para projetar a segunda unidade do Grupo, uma academia moderna e luxuosa, no coração da Avenida Paulista. Assim, estabeleceu-se o *design* característico que seria a marca registrada das próximas unidades.

Em 1998, em consequência do ambiente sofisticado e sedes próximas a grandes centros comerciais, a Bio Ritmo se tornou a escolha natural para funcionários de grandes empresas e escritórios. Para se aproximar ainda mais desse público a empresa inaugurou sua primeira sede corporativa, localizada no centro empresarial das Nações Unidas em São Paulo.

Em 2000, já com recomendações de especialista contratado, a empresa inaugurou a sua unidade do Morumbi, um dos bairros mais tradicionais de toda a cidade de São Paulo. A academia foi pensada no conforto e praticidade dos alunos que passaram a contar com uma academia mais moderna, próxima as suas casas.

Novas Lógicas Locacionais das Academias de Ginástica

Constata-se que a partir do século XXI, a problemática urbana apresenta novas questões e desafios, pois, sua produção se constrói a partir de novas articulações que se ampliam e aprofundam em função das determinações históricas do momento atual, refletindo o papel do espaço e da espacialidade das relações sociais em seu conjunto, pelo fato de o capitalismo em sua extensão imprimir cada vez mais velocidade às mudanças no contexto do espaço urbano.

Segundo Carlos (2018), o movimento do que aparece como inovação, no presente ultrapassa um simples estreitamento do tempo dos processos que transformam a produção do espaço e a vida, pois, ele decorre do modo como se reproduz a cidade voltada ao crescimento econômico em um contexto que revela uma crise urbana crescente como decorrência da crise estrutural do capitalismo.

Para Santos (2018) a lógica capitalista é padronizável e global e pode chegar onde quer que seja desde que lhe seja interessante e nesse sentido, as empresas vinculadas ao capital produtivo tornam-se cada vez mais voláteis, pois mudam de localização, incorporam e são incorporadas, a depender da situação e do interesse.

Os grupos vinculados ao capital financeiro, além das ações atreladas à construção direta de unidades habitacionais, atuam com êxito em outras frentes ligadas ao mercado imobiliário, entre elas, como já dito o mercado oligopolizado de shopping centers. Santos (2018) afirma que em 2015, apenas oito grupos de capital aberto detinham quase um terço (31%) dos *shoppings* no Brasil. São eles: BrMalls, Multiplan, JHSF Participações, CCP, Sonae Sierra, General *Shopping*, Iguatemi e Aliansce

Segundo o Censo (2017-2018) da Abrasce, dos 571 em operação no Brasil, 32% dos *shoppings* fazem parte de um

complexo multiuso, pois muitos deles incluem condomínio empresarial (63%), hotel (31%), torre com centros médicos e/ou laboratórios (28%), condomínio residencial (17%), faculdades/universidades (22%), entre outros. Conforme o estudo, os complexos multiuso em ritmo crescente, otimizam a exploração dos espaços e oferecem maior comodidade e conveniência aos frequentadores.

Outro ponto importante da pesquisa diz respeito às vendas realizadas por região. Dos R\$ 167,7 bilhões de reais arrecadados, total registrado em 2017, os shoppings instalados na região Sudeste contribuem com o maior faturamento do setor, ou seja, R\$ 97 bilhões. O segundo melhor desempenho é o da Região Nordeste, com R\$ 28,6 bilhões, seguido pela Região Sul (20,7 bilhões), Centro-Oeste (R\$ 13, 8 Bilhões) e Norte com R\$ 7,1 bilhões.

A pesquisa permite constatar a consolidação da opção pelo interior do país pelos locais listados como ponto de atração para novos *shoppings*, pois, segundo o levantamento, 75% das inaugurações de 2017 ocorreram longe das capitais. O Censo Abrasce (2017-2018) mostra que ao final de 2017, 46% dos empreendimentos estavam localizados em capitais brasileiras e 54% em outras cidades referendando a tendência. Ainda merece destacar que 43% do total dos centros de compras estão concentrados em cidades com menos de 500 mil habitantes, apontando para uma tendência cada vez maior de interiorização desses empreendimentos, e em 2017, das 12 inaugurações, nove ocorreram fora das capitais estaduais.

As Academias nos *Shoppings Centers* Brasileiros: Uma Tendência Para o Setor

Pesquisa realizada pelo Ibope Inteligência de 11 de novembro de 2014 demonstrou o crescimento acelerado do setor de shopping centers no Brasil, fator que como já dito, levou à diversificação de um *mix* de operações, crescente a cada ano, apontando as academias de ginástica como a nova tendência de opção de serviço integrada ao espaço desses empreendimentos (IBOPE, 2014).

A pesquisa demonstrou que dos empreendimentos em operação à época no Brasil, 28% já ofereciam esse serviço para os seus clientes, sendo que a maior concentração ocorria na Região Sudeste, em que cerca de um terço dos *shoppings*, ou seja, 34% contavam com academias de ginástica. No outro extremo apareceram as regiões Nordeste e Norte onde a combinação *Shopping Center* e Academia ainda era pouco comum, em que no Norte 18% ofereciam esse serviço e no Nordeste, apenas 15%.

O referido estudo aponta que nos *shoppings* a tendência é a presença de redes de academias, especificamente das marcas, Smart Fit, Bodytech, Cia Atlética, Fórmula e Bio Ritmo. Complementando os dados apresentados pelo Ibope (2014), constata-se que a bandeira com maior número de unidades em *shoppings* brasileiros é a Smart Fit, bandeira econômica do Grupo Bio Ritmo, que nesse período de três anos triplicou suas unidades nesses espaços, seguida pela Bodytech que aparece como a segunda maior marca presente em 2014, mas é superada nesses espaços em 2017 pelo aumento da bandeira econômica do grupo, a Fórmula que praticamente dobrou em número de unidades, conforme pode ser visto na tabela 1.

Constata-se que houve um movimento de mais de 50% do número de academias instaladas nesses espaços em relação ao número apresentado em 2014. Destarte, os dados apontam um

crescimento acelerado das bandeiras mais econômicas, bem como uma retração no número de unidades das outras marcas citadas, talvez pelo modelo mais elitizado do negócio.

Tabela 1 – Principais bandeiras de redes de academias localizadas em *Shoppings Centers* – 2014 e 2017.

Marcas	Número de academias em 2014	Número de academias em 2017
Smart Fit	19	79
BodyTech	14	19
Cia Atlética	14	13
Fórmula	13	25
Bio Ritmo	8	9
Total:	68	145

Fonte: Ibope Inteligência (2014, p. 45) e sites das academias (2017).
Organização: Autores (2018).

Segundo dados da Abrasce, em agosto de 2017, existiam 565 *shopping centers* em funcionamento no país com a previsão de inauguração de mais 10 até o final do mesmo ano. Os dados de expansão regional desses empreendimentos seguem a mesma tendência apresentada pelo estudo do Ibope Inteligência de 2014. Percebe-se que no ano de 2017 o cenário apresentado pelo referido estudo no que tange à presença das redes de academias supracitadas também segue na mesma direção. Existe um crescimento do setor, com maior expressividade na região Sudeste, seguida pelas regiões Nordeste e Sul, e a instalação das academias em *shopping centers* é bem maior na região Sudeste havendo retração dos números nas demais regiões, conforme demonstrado na Tabela 2.

Tabela 2 – Número de *Shoppings Centers* e índice de penetração das Redes de academias por regiões, Brasil – 2017.

Região	Nº de shoppings em operação	% de shoppings por região	Índice de penetração das redes de academias em shopping centers por região
Norte	26	4,6%	3%
Nordeste	87	15,4%	12%
Centro-Oeste	56	9,9%	8%
Sul	94	16,6%	11%
Sudeste	302	53,5%	66%
Total	565	100%	100%

Fonte: Abrasce (2017). *Sites* das academias de ginástica (2017).
Organização: Autores (2018).

A Smart Fit é a bandeira que mais tem unidades instaladas, abarcando 55% deste mercado entre as redes analisadas, e também é a marca brasileira que mais cresce e se expande no mercado brasileiro e internacional como já visto, seguida pela Fórmula e na sequência pela Bodytech.

As academias de ginástica de grande porte, especialmente as que se encontram instaladas em shopping centers, como eles, têm seus ambientes cuidadosamente planejados para ser uma extensão de um sonho sedutor e “excludente”, longe das misérias sociais, que promove *status* aos usuários, acrescido da promessa da construção do corpo ideal e perfeito em que todos os produtos à venda nas lojas do *shopping* servirão como uma luva. A academia aumenta a autoestima e a autoestima favorece o consumo. E, as lojas comerciais, bem como as que oferecem serviços divulgam seus produtos em parcerias para o interior das academias por meio de *banners*, cupons promocionais, criando necessidades às vezes ainda inexistentes aos alunos. Assim, o

ciclo capitalista se cumpre em via de mão dupla. O aluno vai se exercitar na academia instalada no *shopping* e aproveita para usufruir de todas as comodidades oferecidas pelo mesmo. Este, por sua vez, conquista os alunos da academia como clientes/consumidores, muitas vezes em parcerias firmadas que beneficiam ambos os lados.

Segundo Peres (2009), a mega-academia, cada vez mais instalada em shopping centers, que serve ao ‘cuidado com a saúde’ e propicia momentos de lazer a seus usuários, responde às necessidades de um modo de vida marcado pela abundância, em especial ao acesso da vigilância sobre a boa-forma e da preocupação com segurança. Além disso, apresenta-se como um ambiente impessoal, gigantescos pés-direitos, sistema de refrigeração central, pisos sintéticos assépticos, espelhos, vidraças, roletas eletrônicas, inúmeras câmeras de segurança dotadas do aviso “Sorria, você está sendo filmado”.

Na atualidade existe uma diferenciação entre as academias de rede e de grande porte com as aconchegantes academias de bairro, embora tal nomenclatura já as tenha adentrado e se mesclado entre elas, não dando mais para generalizar. Oliveira (2010) enfatiza em um viés social e antropológico, a tendência de um crescente recolhimento dos cidadãos no que também denomina como ‘templos de consumo’, como a academia de ginástica e o *shopping center* – espaços onde se pratica a política do culto ao corpo, em que se enfatiza a liberdade como valor fundamental da civilização contemporânea, uma vez que a insegurança e a incerteza passaram a limitar nossos atos e revelam-se como preocupação constante no nosso cotidiano. O esvaziamento das ruas expressa, assim, a tensão, entre segurança e liberdade.

As academias instaladas em Shopping Centers, segundo entrevistas, perdem a autonomia gerencial sob alguns aspectos,

sendo consideradas como lojas do *shopping* e, dessa forma, devendo seguir suas regras e os acordos específicos preestabelecidos. Torna-se importante destacar que esses empreendimentos, pelo seu perfil e oferta de produtos e serviços, selecionam seus clientes por foco e objetivos, bem como por características culturais e socioeconômicas que as escolhem por afinidade.

Considerações Finais

O mundo *fitness* tem sido um terreno extremamente fértil para o nascimento e crescimento de pequenas e médias empresas por meio de franquias, de diversos setores correlatos, tais como as marmitas saudáveis, suplementos alimentares, material esportivo, equipamentos, dentre outros.

O movimento de criação e expansão das academias de ginástica é mundial, seguindo a lógica dos fluxos de capital e padronizando-se em redes midiáticas enquanto necessidade de consumo hegemônica sobrepondo às diferenças culturais tornando-se espaço símbolo para o alcance da beleza, saúde, bem-estar e poder de consumo.

As academias de ginástica e os *shopping centers* são exemplos da lógica de reprodução do capital e da cultura de consumo, fortalecidos pelo estágio da passagem do setor industrial para o de comércio e serviços, oriundos dos novos preceitos neoliberais e da acumulação flexível sendo segmentos que despertam o interesse dos empresários do ramo imobiliário, fortes agentes indutores da privatização do espaço público.

Pode-se afirmar que a maioria dos usuários de academias em *shoppings* o faz pela facilidade de estacionamento destes empreendimentos que é gratuito para o aluno por um período diário; pela segurança por meio de monitoramento por câmeras e

de profissionais específicos oferecidos pelo shopping center e pela praticidade dos vários serviços, comércio e de equipamentos de entretenimento e alimentação à disposição, até mesmo aos finais de semana.

Percebe-se também que a localização é um fator indutor, principalmente naqueles instalados em locais de grande fluxo de comércio e serviços. Constata-se a relação fortemente associada ao consumo e nesse sentido, cada um tem a sua forma e estratégia para conseguir resistir. As lojas são bonitas, as vitrines convidam a entrar e conhecer o produto.

Percebe-se que esse mercado encontram-se permeado por interesses capitalistas vinculados a uma rede de consumo que uniformiza padrões culturais onde o corpo torna-se o centro das relações.

Referências

ABRASCE. Associação Brasileira dos Shopping Centers. 2018. Disponível em:

<<https://abrasce.com.br/monitoramento/definicoes-e-convencoes>>. Acesso em: 16 fev. 2019.

ACAD Brasil. *Associação Brasileira das Academias de ginástica*. 2015. Disponível em:

<<http://www.acadbrasil.com.br/>>. Acesso em: 2 set 2015.

_____. IHRSA publica dados do mercado mundial do *fitness*. Principais *players* e mudanças no *top ten*. *ACAD Brasil Revista*, Rio de Janeiro, Ano 20, nº. 82, p. 10-20, 3º edição-agosto 2018. Disponível em:

<<http://www.acadbrasil.com.br/revista/revista82/index.html>>. Acesso em: 11 out 2018.

CARLOS, A. F. A. C. Para pensar a cidade e o urbano hoje: diálogo interdisciplinar no campo das ciências humanas. In: SERPA, A.; CARLOS, A. F. A. (org.). *Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018, p. 21-28.

IBOPE Inteligência. *O perfil de cliente do shopping está mudando?* 2014. Edição 06 do segundo semestre. Disponível em: <geonegocios@iboointeligencia>. Acesso em maio 2017.

IHRSA GLOBAL 25. *Duas brasileiras entre as 25 maiores*. (2018). Disponível em: <<http://hub.ihrsa.org/ihrsa-global-25>>. 2016. Acesso em: 13 dez. 2016.

OLIVEIRA, C. M. B. Os Templos de Consumo: Academia de Ginástica e o Shopping Center na Contemporaneidade. *Emblemas*. Revista do Departamento de História e Ciências Sociais, Goiânia, v. 7, n. 1, 207-224, Jan-Jun, 2010. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/emblemas/issue/view/899>>. Acesso em: 3 jun 2015.

MARTINS, C. Mercado de academias e fitness movimentada mais de US\$ 2,5 bilhões. *Diário da Manhã*. Editoria das Cidades. Goiânia, 13 maio de 2015.

MOREIRA, D. *Exame.com*. (2008). Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/pme/noticias/bernardinho-e-huck-investem-em-franquiade-academia>>. Acesso em: 23 jun 2016.

PÁDUA, R. F. Produção estratégica do espaço e os novos produtos imobiliários. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (org.) *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015, p. 145-164.

PERES, M. A Mega-Academia enquanto um não lugar. *In*: FIRMINO, R.; BRUNO, F.; KANASHIRO, M. (org.). *Vigilância, Segurança e Controle Social na América Latina*, Curitiba: PUCPR, 2009, p. 312-332.

SANTOS, J. Os fios do capital financeiro e a produção do espaço urbano. *In*: SERPA, A; CARLOS; A. F. A. (org.). *Geografia urbana: desafios teóricos e contemporâneos*. Salvador: EDUFBA, 2018, p. 177-194.

CAPÍTULO 7

DOS TRILHOS AO EIXO ESTRUTURAL: O processo de modernização da Avenida João Naves de Ávila – Uberlândia (MG)

*Paulo Henrique Silva de Amorim*¹⁵

*Vitor Ribeiro Filho*¹⁶

Introdução

O processo de modernização da Avenida João Naves de Ávila, considerada atualmente como um dos principais eixos estruturais da cidade de Uberlândia (MG) decorre de uma série de transformações ocorridas no espaço intra-urbano. Sua gênese, representada pela antiga Estrada de Ferro Mogiana, requer a compreensão da formação socioespacial da referida cidade anterior à chegada da ferrovia no final do século XIX. Isto é, um “olhar geográfico” sobre o processo de ocupação e modernização, sendo este último um dos pilares que marca o desenvolvimento econômico e crescimento do município.

Nos anos finais do século XIX, os trilhos significavam para as elites locais a possibilidade de concretização dos potenciais que se acreditavam. Isso porque a malha ferroviária atenderia aos anseios e desejos de classes sociais mais abastadas, que buscavam o desenvolvimento e crescimento da antiga Uberabinha através

¹⁵ Mestrando no Programa de Pós Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <paulohamr@gmail.com>.

¹⁶ Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <ribeirofilho.vitor@gmail.com>.

da possibilidade de avançar com a circulação de mercadorias e desenvolvimento do comércio.

Essas inquietações marcaram um período considerado progressista, atribuído pela modernidade um ritmo de vida diferenciado que se prolongou até os anos finais do século XX à jovem Uberlândia. Os trilhos da Mogiana desempenharam papéis importantes para o desenvolvimento da cidade. No entanto, as décadas seguintes foram marcadas pela sua substituição, sendo o asfalto o instrumento catalisador das transformações que vão dar luz à atual morfologia urbana de Uberlândia.

Dessa maneira, o capítulo é apresentado em duas sessões: a primeira, aborda quais foram os motivos que levaram à instalação da Ferrovia Mogiana, seguida de sua retirada. Já o segundo capítulo busca apresentar os desdobramentos decorrentes dessa ruptura, além de gerar especulações quanto à construção do que viria a existir no mesmo espaço.

Ferrovia Mogiana: Simbologias de atraso e de progresso no espaço intra-urbano de Uberlândia

O transporte ferroviário foi, indubitavelmente, um dos principais elementos que marcou o século XIX. Trilhos, máquinas e estações integram um panorama que manifesta uma temporalidade impressa nas mudanças provocadas na paisagem, nas cidades, nos territórios e também na relação espaço-tempo.

Se no século XIX os grandes centros europeus foram assinalados como *locus* da implantação da ferrovia, foi no final desse mesmo século que tal equipamento se expandiu pelo mundo, alcançando não somente às principais cidades brasileiras, como também algumas situadas no interior do território. Tal feito representa a difusão da modernidade, sendo o mundo revelado a partir de uma dupla divisão, já que o moderno não atinge o globo

como um todo (BERMAN, 1987, p.16). De acordo este mesmo autor, inicialmente, o período da modernidade é constituído como condutor na transformação da paisagem e das consecutivas alterações da morfologia urbana nas cidades, caracterizadas pelo rápido desenvolvimento, diferenciado e dinâmico.

Nesse mesmo período começava a se observar no Brasil indícios de um movimento que buscava princípios de progresso e modernização do território, os quais gerariam transformações no espaço urbano de muitas cidades, principalmente aquelas que serviam como produtoras e fornecedoras de matéria-prima entre as províncias e também em direção ao mercado consumidor externo.

No que tange à modernização do território, o Brasil, que era majoritariamente condicionado às condições impostas pela Coroa Portuguesa, a qual também, por sua vez, se via subordinada ao Império Britânico, não conseguia avançar na instalação de equipamentos modernos que daria luz ao desenvolvimento industrial, a exemplo da estrada de ferro. Essas condições de atraso eram consideradas estratégicas para a Coroa Portuguesa, pois restringir sua colônia como fornecedora de matéria-prima resultava em ganhos significativos para o desenvolvimento de Portugal, além de assegurar a subordinação do Brasil enquanto mercado consumidor dos produtos ingleses industrializados.

É somente em 1835 que o Brasil viria a experimentar traços de uma possível modernização: a promulgação da Lei Ferroviária¹⁷, também conhecida como o Decreto Feijó¹⁸. Esta, no entanto, não resultou em consequências objetivas, pois, no que

¹⁷ A Lei Ferroviária de 1835 incentivava a implantação de ferrovias no país, concedendo privilégios por 40 anos a quem construísse e explorasse estradas de ferro ligando o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais.

¹⁸ Referência à condição de Regente do Império no período entre 1835 e 1837, além de ter sido responsável pela assinatura do Decreto no século XIX.

concerne à instalação e expansão das ferrovias, segundo Vasconcelos Neto (2010):

[...] as dimensões do projeto, exigindo muito capital, e o desconhecimento que ainda se tinha da nossa natureza, aliados à instabilidade política, davam-lhe um risco muito alto, nada oferecendo o Estado para compensá-lo. Até que a regra fosse mudada, somente a ferrovia de Mauá veio a se concretizar, mas sem as intenções da Lei. (VASCONCELOS NETO, 2010, p.45)

Essas condições eram gerais em praticamente todo o território, restringindo a poucas províncias do Império brasileiro que, por possuir maior quantidade de fatores produtivos, conseguiam subsídios via Estado para a construção de ferrovias que se destinavam a escoar a produção agrícola açucareira e principalmente cafeeira.

O contexto pelo qual o território brasileiro atravessava no século XIX insere-se na história da expansão da cultura cafeeira em direção ao interior paulista (MATOS, 1974) através das ferrovias. Entre elas, destacam-se: Paulista, Sorocabana e Mogiana, consideradas, segundo Saes (1981), como “as estradas do café”. Complementa:

As estradas do café, foram inicialmente construídas para atender às dificuldades de transporte dos produtos agrícolas. Nesse mesmo período, vale considerar que esse tipo de cultura era tido como o principal produto comercial brasileiro, chegando a representar aproximadamente 3/4 do valor das exportações (SAES, 1981, p.84).

E a partir do que acontecera no estado de São Paulo, é possível verificar a relação intrínseca entre a cultura cafeeira e a malha ferroviária. Esta última, expandida e responsável pelo surgimento de grandes centros cafeeiros, a saber: Limeira, São

Carlos, Araraquara, Jaboticabal e Ribeirão Preto resultou, como assinala Carvalho (2007), no crescimento do comércio e do crescimento populacional do estado paulista.

Dessa maneira, observa-se que a presença da ferrovia representava o novo, o progresso, ao possibilitar o avanço da circulação de mercadorias e desenvolvimento do comércio (LOPES, 2010) sendo estes influenciados pela atração de mão de obra e demanda de outras regiões, além da circulação de capitais que daí seriam gerados.

É com esse propósito que as ferrovias são estendidas às cidades Boca de Sertão¹⁹, em relação às quais, entre o final do século XIX e início do XX, já não se concebia que continuassem servindo como lugar de pousos de tropeiros ou entroncamentos de caminhos. Como assinala Sátyro (2017):

Estas cidades, já apresentavam considerável dinâmica comercial, em sua maioria desencadeada pela distribuição de mercadorias que para ali eram conduzidas e comercializadas. Cidades estas que no início do século XX revelam significativa importância na ainda escassa rede urbana brasileira. (SÁTYRO, 2017, p. 21)

Oito anos após sua consolidação, cabe destacar que o papel desempenhado pela Ferrovia Mogiana é de grande importância no tocante à sua área de abrangência rumo ao interior paulista quando alcança o município de Igarapava²⁰. Essa expansão é datada de 1880, quando os governos Imperial e provinciais, em

¹⁹ Toma-se tal designação para caracterizar as localidades situadas no interior do território brasileiro, e que desde o século XIX, apresentam expressiva centralidade regional.

²⁰ Sua localização já era considerada muito próxima do estado de Minas Gerais. E comparando-se com Uberlândia (MG), a Estrada de Ferro Mogiana, que tinha como limite no estado paulista o município de Igarapava (SP), estava em uma distância de “apenas” duzentos e cinquenta e três quilômetros.

comum acordo, garantiam juros de 7% para aqueles que se dispusessem em expandir a malha ferroviária (LOURENÇO, 2010).

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

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. Pode-se considerar que este foi o primeiro grande passo para a construção da cidade que se pretendia.

Assim, no final do século XIX com o prolongamento da malha ferroviária, a região do Triângulo Mineiro recebeu a extensão da Estrada de Ferro Mogiana (Fotos 1 e 2), facilitando, dessa maneira, a integração econômica entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. Como diz Lourenço (2010):

Na região do Triângulo Mineiro, a linha-tronco atendia as cidades de Sacramento, Conquista e Uberaba, onde a ferrovia chegou em 1889. Foi somente em 1895 que os trilhos chegaram a Uberabinha (atual Uberlândia) e um

ano depois ao ponto final na cidade de Araguari. (LOURENÇO, 2010, p. 66).

Fotos 1 e 2 - Prédio da Estação Ferroviária de Uberlândia (Uberabinha) em 1895 ano da sua inauguração.



Fonte: Autor desconhecido – correio de Uberlândia acesso: 26 maio 2019.

Prevendo o crescimento urbano de Uberlândia, deflagrado ao considerar a implantação da Estrada de Ferro Mogiana (1895), o 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; OLIVEIRA, 2013), pois norteou o crescimento desse município durante muitos anos. Além disso, esse traçado influenciou diretamente na morfologia intra-urbana 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 Fávoro, 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.

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. Desta forma, uma nova disposição urbanística voltada para a observação das linhas retas e ordenadas se apresenta (LOPES, 2010), 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, diferenciando-o do modelo anterior, caracterizado por ruas estreitas e longos quarteirões. 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”.

Entre os novos edifícios construídos com o propósito de “embelezar” a cidade, pela sua importância arquitetônica, destaca-se o Paço Municipal inaugurado em 11 de novembro de 1917 (Foto 2), exprimindo, como atesta Ribeiro Soares (1995), “a face da cidade progressista, ordeira e majestosa”, revelando, portanto, “a dinâmica política e econômica das elites locais” (Soares, 1995).

Fotos 3 e 4 - Edifício do Paço Municipal inaugurado em 1917.



Fonte: Jornal *Correio de Uberlândia* em 17/11/2011. Disponível em: <<http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/museu-municipal-fecha-para-reformas>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

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 da então Uberabinha²¹. Os principais agentes responsáveis por esta expansão foram os empresários das indústrias e proprietários de terras. Segundo Souza (2009), “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 a periferia da cidade” (SOUZA, 2009, p. 114). Outras indústrias também foram se instalando nas saídas da cidade, próximas à

²¹ O primeiro nome que a atual cidade de Uberlândia teve foi São Pedro de Uberabinha, denominação recebida quando elevada a distrito de Uberaba em 21 de maio de 1852. Pela Lei Estadual nº 23, de 14 de março de 1891, passou a denominar-se Uberabinha, mesma data de sua instalação. 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 (Biblioteca IBGE, 2010).

Mogiana, criando novas áreas e ampliando a cidade (SOARES, 1988, p. 188).

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 desenvolvimento. Moura e Soares (2009) mostram que até 1940 a periferia de Uberlândia era formada pelo bairro Patrimônio e pelas vilas Operária (1925), Martins (1925), Osvaldo (1938), Carneiro (1938), Santa Teresinha (1936) e Brasil (1936).

Em síntese, o processo de conformação da Área Central de Uberlândia e da expansão urbana se expressou, resultando na década de 1940 em um crescimento da população que atingiu a marca de 40 mil habitantes (IBGE, 2014). Nesse período, surgiram novos bairros nas proximidades da Área Central, caracterizados por uma categoria social contrária ao núcleo central, como já mencionado anteriormente.

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, por causa da sua localização.

Ao analisarmos no espaço urbano qual era o caminho percorrido pelos caminhões que vinham de São Paulo e/ou 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 avenida Floriano Peixoto. O motorista tinha que atravessar todo o perímetro urbano até conseguir, no outro extremo da cidade, alcançar novamente a rodovia. (LOPES, 2010, p.118)

Esses dados são bastante sugestivos, 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 pesada de mercadorias. Além disso, os empresários locais abriram uma série de empresas margeando as avenidas destinadas a receber o fluxo de veículos.

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 Soares (1995).

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

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 (DF). (PAULA, 2000, p.03)

Além da necessidade de expandir o modal rodoviário, as inquietações das elites políticas locais sustentavam-se na 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.

Em 1967 a imprensa publicou que a Mogiana mudaria a estação do centro da cidade, assegurando que essa providência não duraria mais do que um ano – este fato que não foi sustentado, já que a Mogiana só foi inaugurada em 1970 com suas novas instalações. (LOPES, 2010, p. 155)

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 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, assim 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.

Trilhando Novos Caminhos: O surgimento e consolidação do eixo estrutural da Avenida João Naves de Ávila

Se no final do século XIX, a Mogiana, justificou e fundamentou a abertura de amplas e simétricas avenidas, em pouco mais de 45 anos de sua inauguração, os discursos políticos a apontavam como um “estrago na paisagem urbana²².” É nesse sentido que as transformações ocorridas no espaço intra-urbano de Uberlândia entre os séculos XIX e XX que vão sustentar esta parte do capítulo.

A Avenida João Naves de Ávila tem sua história relacionada aos trilhos da Antiga Ferrovia Mogiana, já que ela atualmente encontra-se localizada no mesmo traçado original da estrada de ferro. A retirada dos trilhos foi concluída na década de 1970, tendo sido transferida para uma área periférica [hoje, bairro Custódio Pereira] na época. É nessa mesma década que os trilhos começaram a ser substituídos pelo asfalto, construindo uma avenida monumental que ligaria o centro da cidade até a rodovia BR-050 (RAMOS, 2007). Tal feito resultaria em uma expansão da cidade em direção ao Setor Sudeste²³, com vindoura criação de outros bairros ao longo desta via-expressa.

²² ESTRAGANDO a paisagem. *A Tribuna*, Uberlândia, ano 13, n. 530, p.1, 01 jan. 1931.

²³ Atualmente composto por bairros dos setores Sul e Sudeste que margeiam a Avenida João Naves de Ávila: Saraiva, Tibery, Santa Mônica, Segismundo Pereira, Lagoinha, Carajás, Pampulha, Santa Luzia, entre outros.

Assim, as áreas desprovidas de edificações foram valorizadas e tornaram-se alvo da especulação imobiliária, resultante do processo de alteração do modal de transporte ferroviário para rodoviário, o qual direcionou novos fluxos de transporte e passageiros. Além disso, na década de 1960, iniciava-se o loteamento dos terrenos do bairro Santa Mônica, localizado às margens da antiga Faculdade Federal de Engenharia que se beneficiaria com a construção da avenida.

Em consonância com os planos urbanísticos que marcam o início do século XIX, verifica-se a aplicação de diretrizes voltadas ao plano diretor do sistema viário intra-urbano, reforçando o processo de transformação do uso do solo e redirecionamento da ocupação territorial urbana, principalmente dos bairros Santa Mônica, Santa Maria, Saraiva e Tibery.

A partir de então, o poder público local passou a investir nesses bairros, construindo praças, além de acentuar a expansão da pavimentação de ruas e avenidas dos bairros, construção de pontos de ônibus, postos de saúde, ou seja, uma série de equipamentos urbanos que promoveram significativa valorização imobiliária à nova área da cidade.

É importante salientar que com a saída dos antigos moradores e a chegada de novas categorias sociais verifica-se um processo caracterizado, segundo Corrêa (1997), como “invasão-sucessão”, ainda que houvesse baixa expressividade em relação ao número de habitantes situados às margens da Avenida.

Segundo Silva Júnior (2014):

Essas transformações reverenciam o olhar do planejamento urbano, cada vez mais direcionado para a utilização da cidade, por aqueles que necessitam transitar de forma rápida nos seus vários lugares. (SILVA JÚNIOR, 2014, p. 18).

Com seus 7,5 quilômetros de extensão, a Avenida João Naves de Ávila é considerada um eixo estrutural em virtude da ligação que exerce entre o centro da cidade e os bairros que vai cruzando até atingir a rodovia, além de ser responsável pela coesão espacial de várias atividades do setor varejista com atividades de comércio e de serviços especializados, como, por exemplo: shopping center, hotéis, supermercados, serviços hospitalares, universidades, órgãos institucionais, entre outros, os quais, alteram significativamente a estrutura urbana da cidade.

Todavia, vale destacar que é somente na década de 1990 que a avenida começa a ter um destaque no cenário urbano de Uberlândia. Isso porque, segundo Mariano (2009), devido à construção da Avenida Rondon Pacheco, terminada em 1995 somada a construção do Center Shopping (Foto 5) e da Prefeitura Municipal (Foto 6), em 1992 e 1993, respectivamente, é que a João Naves passa a receber elementos que agem transformando o espaço urbano de Uberlândia.

Fotos 5 e 6 – Center Shopping Uberlândia e Prefeitura Municipal de Uberlândia.



Fonte: O Jornal de Uberlândia em 13/09/2017. Disponível em:<<http://www.ojornaldeuberlandia.com.br/tag/actual-governo/>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

Essas transformações ocorridas no espaço urbano de Uberlândia são resultantes do processo de descentralização das atividades terciárias, ocasionando no surgimento de “novas centralidades na malha urbana, como observado por Souza (2006), criando novos espaços para a reprodução do capital, tendo como exemplo os *shoppings centers*, subcentros e eixos comerciais. Este último, diferente do núcleo central (primário) e das novas centralidades (secundários), é definido por Sposito (1991) como um desdobramento da área central, isto é, não é resultante do processo de expansão, apesar disso, os eixos foram e continuam sendo espaços onde a circulação dos fatores produtivos são presentes.

Além das atividades de varejo, o eixo estrutural também é uma das principais vias de circulação do transporte coletivo de Uberlândia em consonância com o Plano Diretor de 1994, dispõe que: Eixo Estrutural Sudeste – representado pela Avenida João Naves de Ávila, ligando o Centro aos Bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira e Santa Luzia.

Analisando o plano desenvolvido para o transporte público de Uberlândia (MG), percebe-se que eles tiveram, como principal forma de organização espacial, o sistema viário (Gumiero, 2008). O Plano Diretor aprovado em 1994 evidencia essa afirmação e resulta, três anos depois, na implantação do Sistema Integrado de Transportes – SIT, em 1997. Seguindo esses eixos, foram criados cinco terminais (Foto 7) de transporte público: o Terminal Santa Luzia, o Terminal Umarama, o Terminal Planalto, o Terminal Industrial e o Terminal Central.

Esses eixos serviriam como vetores de expansão urbana, partindo do centro da cidade e ocupando algumas avenidas mais largas, com possibilidades de grande escoamento de veículos e adensamento nos lotes que as margeiam. Daí se observa o comportamento que o eixo viria a ter, além do transporte individual que saem da BR-050 em direção ao centro da cidade (via Av. João Naves de Ávila), correspondendo a uma quantidade diária elevada de pessoas pelo eixo estrutural em análise.

Em 2006, quando foi inaugurado o Corredor de Ônibus da via, foram instaladas 13 estações modernas no canteiro central (Foto 8), tendo uma faixa exclusiva para a circulação do transporte coletivo.

Fotos 7 e 8 – Sistema Integrado de Transportes – SIT e o Corredor Estrutural de Ônibus localizado na Avenida João Naves de Ávila.



Fonte: Meu Transporte Urbano, em 18/02/2014. Disponível em: <<http://meustransporte.blogspot.com/2014/02/uberlandia-tera-cinco-novos-corredores.html/>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

Além desses equipamentos urbanos presentes no eixo estrutural, é importante destacar a expressividade da diversidade comercial nesta avenida. No estudo de Souza (2009), foi identificada uma grande diversidade de atividades ao longo do percurso da Avenida João Naves de Ávila. De um total de 453 unidades de uso do solo, 285 são de estabelecimentos terciários, o que representa 62,9% de toda a avenida (SOUZA, 2009, p. 143).

Assim, a Avenida João Naves de Ávila se consolida como um dos eixos estruturais de expansão urbana. Em torno deste eixo, também foi determinado zoneamentos que vêm a assumir características iguais aos lotes voltados para a avenida.

Diante desta lacuna, verificamos a partir da descentralização que a centralidade – anteriormente restrita à área central – passa a ocorrer em novas áreas da cidade (Sposito, 2008), fragmentando e espacial e socialmente a cidade. Aos eixos estruturais, são atribuídas novas funções, especialmente relacionadas às classes sociais e às atividades de comércio e

serviços, rompendo com o padrão monocêntrico observado em Uberlândia (MG).

Considerações Finais

Entender os caminhos percorridos constitui-se um desafio, à medida em que os símbolos e sinais muitas vezes são apagados. Os ideais de modernização contribuíram para que as construções existissem e atendessem aos anseios e desejos das classes políticas locais.

É assim que os projetos, gestados durante muitas décadas, são apresentados à cidade como consequência natural de sua capacidade. Os discursos políticos declaram que “Uberlândia cresce naturalmente, sob trabalho de uma gente trabalhadora”, em um esforço de convencimento de que essa cidade nasceu na perspectiva teleológica do progresso, negligenciando todas as ingerências políticas que foram sendo ruminadas e urdidas no processo histórico.

Pré-mogiana, Mogiana, Pós-Mogiana, Avenida Buenos Aires ou Avenida João Naves de Ávila: suas transformações são decorrentes de um processo de ocupação da cidade, caracterizada pelos diferentes agentes que modelam e produzem o espaço urbano de Uberlândia. Todavia, este crescimento, aliado ao desenvolvimento, gera conflitos de interesses e apresentam formas, movimentos e conteúdos com os mais distintos usos articulados entre si.

Referências

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987

CARVALHO, D. F. de. *Café, ferrovias e crescimento populacional: o florescimento da região noroeste paulista*. *Histórica* (São Paulo. Online), v. 27, p. 2, 2007.

COCOZZA, Glauco de Paula; OLIVEIRA, Lucas Martins de. *Forma urbana e espaços livres na cidade de Uberlândia (MG), Brasil*. *Paisagem e Ambiente* (Ensaios), São Paulo, n.32, p.9-32, 2013.

GUMIERO, Geisa Daise Cleps. *A produção do espaço urbano de Uberlândia e as políticas públicas de planejamento*. *Caminhos de geografia* (UFU), Uberlândia, v.9, n.28, p.26-41, 2008.

LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. *Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos – memórias, construção e apropriação dos espaços*. Uberlândia: EDUFU, 2010, 216p.

LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. *O Triângulo Mineiro, do Império à República: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista* (segunda metade do século XIX). Uberlândia: EDUFU, 2010, 316p.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

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.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1870-1940)*. 1974. Dissertação (Mestrado) Universidade de São Paulo, São Paulo.

SÁTYRO, Doralice Maia. *Centro e centralidade em cidades médias*. 1. Ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

SILVA JÚNIOR, R. J. *Cidade e cultura: a construção do urbano na cidade de Uberlândia (1960-2003)*. In: IV Congresso Internacional de História: Cultura, sociedade e poder, 2014, Jataí. Anais Eletrônicos do IV Congresso Internacional de História: Cultura, sociedade e poder, 2014.

SOARES, Beatriz Ribeiro. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro*. 1995. 347f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1995.

SOUZA, Marcus Vinícius Mariano de. *Cidades Médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia*, 2009. 235f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

SPOSITO, M.E.B. *Urbanização da sociedade e novas espacialidades urbanas*. In: O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas (II). OLIVEIRA, M.P.de et al (org) – Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj, Anpege, 2008, p. 61-72.

VASCONCELOS NETO, Américo Maia. *Uma sùmula da evoluçãõ ferroviária brasileira*. A palavra do tecnocrata. In: FERREIRA, Victor José. *Trilhos & Letras: uma antologia do trem*. Florianópolis: Pandiõn, 2010, p.45-53.

CAPÍTULO 8

MOBILIDADE URBANA NAS CIDADES EM TRANSIÇÃO: Implicações na construção do Corredor Estrutural Leste de Uberlândia, MG

*Rafhael Ribeiro Mascarenhas*²⁴
*Vitor Ribeiro Filho*²⁵

Introdução

Desde que a população mundial se tornou majoritariamente urbana, intervenções que fomentem a equidade e democratização das políticas de transporte e circulação no espaço urbano ganharam destaque nas principais conferências e fóruns globais de discussão, onde a mobilidade criou um elo de ligação inerente à qualidade de vida junto ao paradigma do desenvolvimento sustentável.

À medida que os espaços em transição se tornam importantes nós que potencializam o contínuo processo de formação da rede urbana brasileira, a demanda para a mobilidade de pessoas, produtos e informações gradativamente também se projeta intrínseca à manutenção da fluidez do espaço urbano, onde o transporte coletivo atua como um agente programador e executor primordial às viagens urbanas diárias.

²⁴ Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <rafhaelmascarenhas@hotmail.com>.

²⁵ Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <ribeirofilho.vitor@gmail.com>.

Contando uma população de 683.247 habitantes, conforme estimativa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE para agosto de 2018, Uberlândia evidenciou um lento processo histórico ao longo do século XX frente uma competição política das elites locais em detrimento ao fluxo de capitais promovidos pela Ferrovia Mogiana. A importância da cidade na rede urbana brasileira se intensifica no processo de desconcentração industrial da região sudeste e da criação da capital federal no Planalto Central, entrepondo importantes centros e metrópoles regionais. Sua localização estratégica junto ao relevante entroncamento aero-rodoviário possibilitou que a cidade fosse um ímã para diversos investimentos na área da indústria, do atacado, da saúde e da educação superior. A transição da década de 1990 para os anos 2000 evidenciou simbólicas e diversas transformações à luz das políticas de mobilidade urbana, como a construção de um sistema integrado para o transporte coletivo, bem como de corredores estruturais.

O presente artigo surge de um estudo prévio sobre as políticas de mobilidade urbana no território brasileiro e dos corredores estruturais em espaços em transição, ambos promovidos pelos autores durante a orientação, confecção e defesa de uma pesquisa a nível de mestrado. Dessa forma, nossa intenção é buscar amadurecer e fomentar uma discussão teórico-conceitual frente as políticas de mobilidade urbana, incentivando o universo acadêmico e sociedade nesta temática inerente ao estilo de vida contemporâneo, além de compartilhar um vasto arsenal de resultados para outras áreas que também se preocupam com esta temática, a exemplo da arquitetura e engenharia.

Assim sendo, este estudo tem como objetivo apresentar as implicações das políticas de mobilidade urbana para o transporte coletivo de Uberlândia-MG, frente a implantação do Corredor Estrutural Leste nas estações 1 – UFU e 2 – Luiz Finotti.

Sobre os procedimentos metodológicos para a elucidação de tais implicações, realizaremos uma revisão bibliográfica e conceitual que nos permitirá aprimorar a discussão e contribuir para futuras interpretações e inferências. Neste caso, serão abordados os seguintes conceitos: *espaço urbano, espaços e cidades em transição, mobilidade, acessibilidade, mobilidade urbana sustentável e corredores estruturais*.

Posteriormente, no que se referiu à coleta e análise dos dados do estudo prévio, compartilhamos uma divisão proposta por Gil (2002) baseada em etapas: a primeira, na pré-análise, onde foram feitas escolhas de documentos para interpretação e inferência de dados, como o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade do município de Uberlândia-MG; e, por fim, aquele momento composto pelo tratamento, inferência e interpretação dos dados com reforço do trabalho de campo, construindo uma pesquisa de cunho qualitativa. Para este artigo, as implicações fazem parte desta do estudo prévio supracitado, bem como de momentos recentes frente as dinâmicas do Corredor Estrutural Leste.

Desenvolvimento

À medida que o espaço urbano infere sucessivas transformações de ordem político-econômicas e socioespaciais à luz do capitalismo informacional e cognitivo, evidencia-se uma brusca reorganização das formas, funções e estruturas que sobrepõem a estrutura organizacional das cidades, onde a mobilidade se torna um elemento libertador e coercitivo frente os fixos e fluxos. Para Santos (1978), os primeiros permitem ações de transformação do lugar em novas condições ambientais e sociais, enquanto os últimos são um resultado direto ou indireto

das ações que transpõem ou se instalam nos fixos, modificando a significação e valor do lugar.

Considerando o espaço urbano como categoria de análise primordial deste estudo, Corrêa (1995) o delibera como um conjunto distinto no uso de terras justapostas que apresentam um processo organizacional; fragmentado e articulado, sendo um condicionante social, simbólico e de conflitos. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano. Ao considerar que o espaço urbano das cidades médias também tem apresentado uma dinâmica multifária, Sposito (2007) nos permite interpretar que tais cidades podem ser consideradas como espaços em transição, ou propriamente cidades que vêm apresentando transformações socioespaciais e político-culturais de diversas ordens. “No âmbito da rede urbana brasileira, ainda em consolidação, estas cidades estão fadadas, a cada dia e constantemente, a desempenhar novos papéis e novas funções” (SPOSITO, 2010, p.10).

Quando abordamos o termo mobilidade, devemos estar atentos ao seu termo mais amplo, o da acessibilidade, normalmente bastante confundido por pesquisadores. Por outro lado, quando se analisa este conceito nas cidades, é necessário atentar-se para quais modos de transportes e condições de deslocamento estão sendo priorizados e utilizados com maior frequência.

Conforme Gondim (2001), o conceito tradicional da mobilidade se pautava na quantificação de viagens urbanas realizadas pelos usuários nos dias úteis, baseando-se em dados estatísticos e matemáticos, que se tornaram insuficientes para analisar a dinâmica das cidades contemporâneas, pois desconsiderava-se as condições de deslocamento dos agentes urbanos. Esta concepção tradicional além de não solucionar as questões logísticas dos usuários, a mesma se destoava de seu

conceito mais abrangente: o da acessibilidade, que está diretamente ligado às condições qualitativas do deslocamento urbano diário da população.

Conforme Vasconcellos (2001), a acessibilidade é reconhecida como uma:

[...] mobilidade para satisfazer as necessidades de deslocamento, permitindo a pessoa chegar a destinos desejados, onde a mobilidade deve ser enquadrada às relações de oferta do sistema de circulação entre vias e veículos e a estrutura urbana enquanto elementos isolados. (VASCONCELLOS, 2001, p. 41 apud PONTES, 2010, p. 15).

Para Hanson et al (2004), a “acessibilidade refere-se ao número de oportunidades disponíveis a partir de determinada distância ou tempo de deslocamento”. Na mesma linha de raciocínio, o autor se refere à mobilidade como a habilidade de se deslocar entre esses diferentes locais de atividade. Ao definir esses dois conceitos, ele ressalta a necessidade de os mesmos estarem interligados.

A acessibilidade se refere ao número de oportunidades disponíveis em um determinado tempo de trajeto ou percurso. Já a mobilidade se refere a habilidade de se locomover entre diferentes espaços. (HANSON, 2004, p.8, tradução nossa).

Dessa forma, Vasconcellos (2001) aponta que a mobilidade urbana norteia o planejamento de transportes, inferida como a “habilidade de se movimentar em virtude das condições físicas e econômicas de determinado espaço” (p.40). Na mesma linha de pensamento, Oliveira Junior (2009) evidencia a mobilidade urbana sustentável como uma forma de articulação das políticas de transporte e de circulação integrada com a política de

desenvolvimento urbano, a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte público e o não motorizado, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. Outrossim, a mobilidade urbana sustentável deve-se fazer jus a um espaço urbano democrático e com justiça social, com reforço de políticas de planejamento urbano adequadas e estratégicas.

O processo de redemocratização que promulgou a constituição brasileira de 1988 deu sustentação ao papel dos municípios como importantes gestores das políticas de desenvolvimento urbano. No início dos anos 2000, cria-se o estatuto da cidade, firmado pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamentando os Artigos 182 e 183, que possibilitou serem estabelecidas diretrizes gerais para implantações de políticas urbanas e regulamentações de uso da propriedade urbana no país. Foram dadas ênfases à perspectiva de uma cidade sustentável voltada para o desenvolvimento das funções sociais, gestões democráticas, cooperação entre os governos, planejamento no desenvolvimento das mesmas, ofertas de equipamentos urbanos, bem como transporte e serviços públicos para a sociedade. (BRASIL – LEI Nº 10.257/2001).

Os corredores estruturais do transporte público urbano se tornaram um importante reduto promovido na década de 1970, com o objetivo de equalizar os custos oriundos da crise do petróleo e desincentivar a circulação dos veículos individuais motorizados. Segundo a Agência Nacional de Transportes Públicos (1997), os corredores de transporte são formas de definição para a infraestrutura a fim de assegurar a circulação de pedestres, mercadorias e modais que estão sujeitos à regulação pública. Normalmente seus projetos constam nos planos diretores ou nos planos de mobilidade dos municípios.

À medida que tais infraestruturas causam implicações no sistema de mobilidade e acessibilidade, automaticamente o sistema de circulação se altera junto aos fluxos ou condições no deslocamento dos usuários. O resultado é uma nova configuração estabelecida no sistema de circulação do transporte público urbano, onde os usuários e não usuários estão inseridos neste processo. Esta (re) configuração normalmente se liga à dinâmica das atividades comerciais, dos estacionamentos, da hierarquia estabelecida para circulação e sinalização das vias para os veículos motorizados, não motorizados e dos pedestres.

Caracterizado como um sistema tronco-alimentador, o Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia – SIT, é composto atualmente por seis terminais de integração, dois corredores estruturais para linhas troncais e alimentadoras e um total de 126 linhas com 426 veículos. Considerada até o momento a maior obra viária da cidade de Uberlândia, o Corredor Estrutural Leste faz parte do projeto Uberlândia Planejada, onde envolveu o segundo momento do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC2 do Governo Federal em 2011.

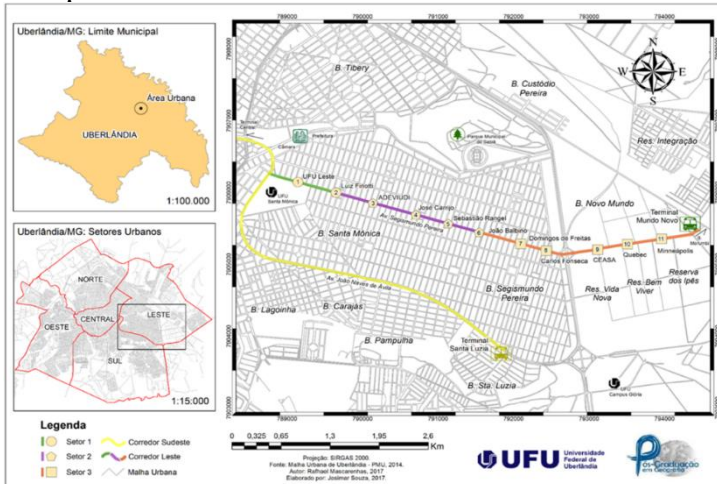
O Corredor Estrutural Leste compreende toda Av. Segismundo Pereira, considerado um dos principais eixos de ligação do setor Leste e seus extremos com o setor Central da cidade. Para a apresentação das implicações no setor apontado inicialmente, estruturamos a Av. Segismundo Pereira em três setores, conforme os dados cartográficos contidos no mapa. A razão para tal divisão se deu pelas diferentes reproduções qualitativas no uso do solo, da diversidade nos setores de comércio, serviços e das transformações da paisagem voltadas para os aspectos imobiliários.

A localização do primeiro setor se projeta no entroncamento do Corredor de Integração Sudeste da Av. João Naves de Ávila e da Av. Segismundo Pereira no sentido centro-

bairro, onde estão inseridas as estações 1 – UFU-Leste e 2 – Luiz Finotti, abrangendo um percurso de 926,25 metros. O segundo setor subdivido se caracteriza posteriormente à estação 2 – Luiz Finotti até a área que complementa a delimitação do bairro Santa Mônica (das estações 1 a 6) e Segismundo Pereira na Avenida João Balbino, medindo 1.950 metros de equidistância. Da mesma maneira, no sentido centro-bairro, o terceiro setor se encontra entre as estações 6 – João Balbino e 11 – Minneapolis até as imediações do Terminal Novo Mundo, entrepondo o entroncamento da BR-050 e suas áreas de transição para os limites do setor Leste. Considerado a maior subdivisão a ser analisada, a mesma apresenta 2.862 metros de extensão, totalizando 4.932,2 metros a medida total do Corredor Estrutural Leste (Mapa).

Para o presente artigo e pelo curto espaço de discussão existente, apresentaremos as implicações durante a implantação do corredor decorrentes no primeiro setor. Conforme Mapa, o primeiro setor (em tonalidade verde) que compõe as duas primeiras estações do Corredor Estrutural Leste no sentido centro-bairro, têm uma equidistância de apenas 500 metros. Todavia, os polos geradores de tráfego inseridos nesta área geram uma complexidade para o sistema de circulação de veículos motorizados, não motorizados e pedestres.

Mapa – Uberlândia – MG: Corredor Estrutural Leste.



Organização: Autor (2017).

O Campus Santa Mônica da UFU e o Condomínio Rossi Plaza tornaram-se importantes fixos a partir das características evidenciadas no bairro Santa Mônica. Nas áreas internas da primeira instituição educacional e do residencial supracitado, existem a presença de estacionamentos para as demandas de veículos motorizados. Porém, a partir da criação de novos cursos no Campus Santa Mônica da UFU e do consequente aumento no número de alunos matriculados, a demanda do transporte coletivo acompanhou esta proporção, abastecida pelos setores comerciais e de serviços que se intensificaram nas avenidas paralelas a Av. Segismundo Pereira, devido ao processo de verticalização do bairro Santa Mônica.

As implicações decorrentes nesse setor estão diretamente ligadas ao processo de implantação e atual funcionamento após a inauguração do corredor estrutural sob análise, sobretudo aos novos ritmos e padrões que o setor leste de Uberlândia em

apresentando com o fenômeno da verticalização e da especulação imobiliária.

Os congestionamentos ocorridos nos horários de picos se intensificaram devido à adesão e aumento na implantação de semáforos concomitante ao aumento no volume de frota de veículos motorizados. Assim, as políticas que incentivam a utilização do veículo individual passaram a fazer parte das viagens urbanas dos usuários do transporte coletivo, além dos transtornos evidenciados pelos veículos não motorizados que passaram a ser enfrentados.

A partir da influência do Campus Santa Mônica da UFU como principal fixo localizado neste curto trecho da via e dos modais que necessitam utilizar a Av. Segismundo Pereira para transpor outras regiões e localidades da cidade, identifica-se uma implicação negativa nos aspectos relacionados à mobilidade, como a fluidez e eficiência no tempo das viagens urbanas. Em suma, não foram identificadas melhorias significativas no desempenho das viagens.

Os empecilhos causados neste setor criaram rotas de fugas para os veículos motorizados, não motorizados e pedestres nas avenidas paralelas do Corredor Estrutural Leste, a exemplo das avenidas Belarmino Cotta Pacheco e Ana Godoy. Como reflexos dessas desses “refúgios” estabelecidos, eclodiram pequenos comércios autônomos à beira das calçadas. Ademais, os congestionamentos que ocorriam apenas na Av. Segismundo Pereira durante os horários de pico, também passaram a ocorrer nas avenidas paralelas à Av. Segismundo Pereira durante e ao término das obras, acrescido o crescimento exponencial da frota de veículos motorizados.

Figuras 1 e 2 – Uberlândia (MG): transtornos causados pelas obras na implantação do Corredor Estrutural Leste, 2016.



Fonte: Autores (2016).

É evidente que obras trazem transtornos momentâneos a fim de sanar as dificuldades diagnosticadas. Entretanto, o desempenho das viagens realizadas pelo transporte coletivo, a presença de congestionamentos, aumento nos ruídos, acidentes entre ciclistas, motociclistas e condutores de automóveis passaram a ocorrer frequentemente. Dessa maneira, é extremamente válido reiterarmos as reais necessidades da implantação deste projeto, em que a redução no número de faixas de circulação fez aumentar a competição pelo espaço das vias pelos veículos motorizados.

Outra implicação recorrente à implantação do Corredor Estrutural Leste nesse setor foi a faixa da sinalização e atitude por parte dos condutores dos veículos motorizados. Pelo fato de muitos retornos existentes no canteiro central da Av. Segismundo Pereira terem sido eliminados na prerrogativa da implantação da faixa prioritária destinada para a circulação do transporte coletivo e na presunção de evitar acidentes, implantou-se assim um método alternativo para realização dos retornos: o *laço* ou *loop*.

Figuras 3 e 4 – Uberlândia, MG: desentendimento de condutores na realização dos retornos no Corredor Estrutural Leste; sinalização vertical indicando looping na estação 2 (Luiz Finotti).



Fonte: Autores (2016).

Utilizado em muitas metrópoles e demais cidades brasileiras, o laço ou loop é, segundo o DNIT (2005), um ramo que proporciona conversão à esquerda (à direita) mediante giro contínuo à direita (à esquerda), com ângulo central da ordem de 270°, tendo como objetivo prevenir colisões entre os veículos que circulam em uma faixa exclusiva ou prioritária à esquerda, e demais que pretendem realizar retorno na faixa da direita.

O aumento na distância para a circulação dos veículos motorizados na realização dos retornos foi parte de insatisfação por muitos condutores após as normas aplicadas. Outro empecilho observado foi a mudança de hábito ou rotina para os condutores que não estavam acostumados a realizá-las, onde emergiram reclamações por parte dos mesmos.

Para os veículos do transporte público, salvo a questão dos congestionamentos e desempenho no tempo das viagens em função de uma gama de fatores já colocados anteriormente, a situação prevaleceu apresentaram melhorias. Quanto aos

ciclistas, a situação prevaleceu similar do momento anterior a implantação do corredor estrutural, apresentando algumas melhorias na sinalização horizontal. Quanto ao pedestre, uma implicação positiva foi a acessibilidade promovida com as travessias elevadas, que geraram mais segurança devido aos semáforos.

Considerações Finais

À medida que o espaço urbano vem apresentado diversas transformações político-econômicas e socioespaciais à luz da globalização, as políticas de mobilidade urbana se inserem como projeções motoras ao paradigma do desenvolvimento sustentável nos espaços e cidades em transição. A lógica do Capital cognitivo e informacional é evidente na reprodução dessas infraestruturas, por mais que no discurso elas se pautem em um cenário ideal, na premissa de um ambiente mais justo e democrático.

A acessibilidade e sua forma mais amplas quando comparada a mobilidade, está intrinsecamente conjunta frente tais políticas, que partem de uma instância municipal. Os corredores estruturais do transporte coletivo, assim como infraestruturas para outras modalidades no deslocamento da população, surgem como resistência ou crise de um sistema econômico conforme a dinâmica socioespacial e político econômica de determinada peculiaridade local do espaço urbano. Outrossim, é sempre válido analisarmos as reais intensões, tendências e possíveis disparidades que podem ser promovidas na implantação dessas obras.

No caso do Corredor Estrutural Leste de Uberlândia, tais implicações anteriormente apresentadas constituem parte de uma tentativa no uso de políticas de mobilidade urbana frente as reproduções do espaço urbano em áreas de potenciais lucrativos,

como o setor leste da cidade. Todavia, também deve ser reconhecido um esforço e tentativa de aprimorar a equidade na promoção dos transportes de massa, de modo a (re) promover minimamente um ambiente mais democrático e com mais justiça social.

Outrossim, tais implicações fazem parte de um longo processo promovido pelas políticas de mobilidade urbana que fomentam e buscam priorizar a mobilidade urbana sustentável, desagradando os modos de transporte mais poluidores e que impedem um espaço urbano mais justo.

Agradecimentos

O trabalho publicado é fruto de esforços promovidos por muitos que se voluntariaram a fornecer entrevistas ligada a esta pesquisa, junto aos que se dispuseram no compartilhamento dos estudos desenvolvidos até o presente momento.

Desse modo, agradecemos primeiramente aos usuários cativos do transporte coletivo, dos ciclistas e pedestres que vivenciam diariamente o Corredor Estrutural Leste de Uberlândia; e ainda, à honrosa carta-convide recebida pelo grupo de investigação “Sul Global”, vinculado ao Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR) do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, de modo a contribuir na desconstrução dos discursos rasos promovidos pelas grandes corporações, organizações financeiras e autoridades políticas frente a sustentabilidade e o desenvolvimento sustentável.

Referências

BRASIL. *Política nacional de transporte público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus*. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 33 - 2010 - 3º quadrimestre.

CORRÊA, L. *O Espaço Urbano*. Editora Ática, Série Princípios, 3a. edição, n. 174, 1995. p.1-16.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Coordenação Geral de Estudos e Pesquisa. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. *Manual de projeto de interseções*. 2.ed. - Rio de Janeiro, 2005. 528p. (IPR. Publ., 718).

GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4. ed. São Paulo, Atlas, 2002.

GONDIM, M. F. *Transporte não motorizado na legislação urbana no Brasil*. 2001. 185 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Instituto de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2001.

HANSON. S.; GIULIANO. G. *The geography of urban transportation*. The Guilford Press. 3rd Edition. New York, 2004.

SANTOS, M.; *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1).

SPOSITO, M. E. B. (org.) *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular. 2007. 632p.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. Ed. Annablume. São Paulo, 2001.

CAPÍTULO 9

A ESPACIALIZAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DE ITUIUTABA (MG)

*Matheus Eduardo Souza Teixeira*²⁶

*Fausto Amador Alves Neto*²⁷

*Roberto Barboza Castanho*²⁸

Introdução

Os acidentes de trânsito são um agravante expressivo quando se trata dos aspectos da saúde pública, isso acontece devido ao grande impacto na mortalidade e na morbidade que atinge à população. Dentro deste contexto, os acidentes de trânsito e as variáveis que os cercam, tais como, tecnologia, planejamento urbano, comportamento humano, logística, tem sido fatores de preocupação social.

A quantidade de acidentes automobilísticos no Brasil é um tema emergente de estudo, já que, segundo uma pesquisa da Organização Mundial de Saúde, o Brasil já foi considerado o quinto país com mais mortes no trânsito no mundo (SENADO FEDERAL, 2009).

A partir disso, discutem-se como as principais causas de acidentes, o número elevado da frota de veículos associadas à

²⁶ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <matheuseduardo002@gmail.com>.

²⁷ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <fausto.alvesneto@gmail.com>.

²⁸ Docente do Instituto de Ciências Humanas do Pontal – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <rbcastanho@gmail.com>.

negligência, imperícia, a imprudência, bem como o uso de drogas em geral, além de uma série de acontecimentos no que se trata ao desrespeito com o Código de Trânsito, aparenta ter grande representatividade neste cenário.

A cidade tornou-se assim alvo de várias preocupações das políticas públicas, tanto do ponto de vista da saúde como da violência de trânsito. Neste sentido, as preocupações nestas áreas, envolvidas para a melhor gestão do espaço urbano, perpassam desde o conhecimento e relação da situação sócio demográfica da população vitimada, como escolaridade, ocupação, idade, entre outras variáveis, bem como a infraestrutura da cidade e trajetos percorridos em questão (SOUZA; CAVENAGHI; ALVES, 2006).

Mesmo com a implantação do Código Nacional de Trânsito, em 1998, com o estabelecimento de normas legais para punir os infratores, e da Lei Seca²⁹ em 2008, que estabeleceu uma diminuição do consumo de bebida alcoólica por condutores, os acidentes de trânsito ainda representam uma importante causa de mortalidade precoce e evitável no Brasil (LEÓN et al., 2012).

Salienta-se que não se tem muitos estudos sobre acidentes de trânsito no Brasil, os atos de prevenção e controle estão apenas se iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, do planejamento urbano como um todo, incluindo a logística do tráfego de pessoas, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das consequências traumáticas resultantes dos acidentes de trânsito (MARÍN; QUEIROZ, 2000).

²⁹ De acordo com a lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool.

Neste sentido, acidentes de trânsito e os fatores que são associados a eles, representam um problema social e que com isso, é necessário ampliar os estudos relacionados a essa temática.

É importante dizer que, nos dias atuais, a maioria das cidades apresentam inúmeros veículos motorizados e individuais, como automóveis e motocicletas, isso ocorre pelo fato das tentações da indústria automobilística e às facilidades de créditos para a aquisição desse meio de transporte, ou seja, esses fatores permitiram o acesso da classe média a esse item. Entretanto, as estruturas das cidades sofrem com esse intenso fluxo de veículos, principalmente nos horários de picos (maior intensidade na circulação), que geram grandes congestionamentos e que há também uma maior probabilidade de acidentes de trânsito. Claro que esses fatores também se associam com o planejamento urbano das cidades e a imprudência dos motoristas.

Diante do exposto, o presente estudo tem como objetivo central de espacializar os acidentes de trânsito do bairro Centro da cidade de Ituiutaba/MG, fazendo um comparativo dos anos de 2004 e 2014.

Salienta-se que cada cidade tem suas próprias características, sua própria forma de gestão e por isso, cada uma tem um jeito particular de tratar suas especificidades relacionadas à mobilidade urbana.

Vale ressaltar que as Geotecnologias é uma ferramenta que auxilia na compreensão do espaço geográfico. Através das Geotecnologias, podem-se mapear as variáveis estudadas e logo depois se ter uma análise dos resultados obtidos com uma melhor eficácia.

Neste sentido, Fitz (2008) traz uma abordagem a respeito das Geotecnologias que podem ser entendidas como os novos procedimentos tecnológicos ligados às geociências e correlatas, as quais trazem avanços de suma importância, no

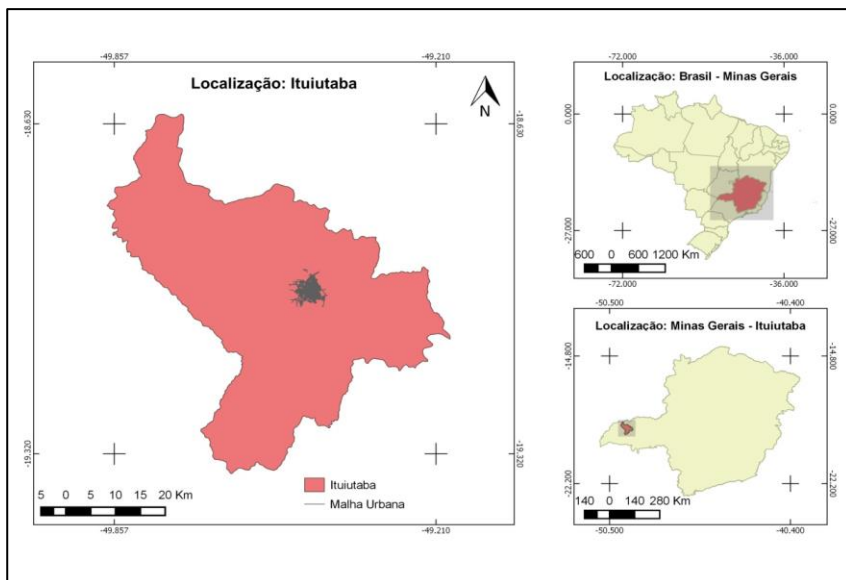
desenvolvimento de pesquisa, ações de planejamento, em processo de gestão, manejo, bem como em outros aspectos relacionados à estrutura do Espaço Geográfico.

Salienta-se que com o advento das Geotecnologias, principalmente em fins do século XX e início do século XXI, muito se contribuiu para a ciência geográfica, de forma, que a facilidade, até então observada por alguns, pudesse ou possa ser mantida, através de constantes atualizações de dados. Sendo esse um dos principais fatores de difusão das então denominadas Geotecnologias (CASTANHO; TEODORO, 2010).

Dentro deste contexto, justifica-se a presente pesquisa, pois através dela podem-se estabelecer pontes de acesso de informações entre a comunidade acadêmica e a sociedade em geral, para que os acidentes de trânsito deixem de ser rotina e para que, entendendo os fatores que mais os provocam na realidade da cidade objeto da pesquisa, possa gerar interfaces e mecanismos para sua urgente redução, através de propostas concretas que realmente possam ser adotadas pelo Poder Público local e, conseqüentemente, apresentem eficácia de acordo com a demanda existente.

Assim, faz-se necessário, a caracterização da área em estudo, conforme observa-se no mapa 01, em que está localizada no estado de Minas Gerais, na Mesorregião Geográfica do Triângulo Mineiro/Alto Parnaíba. Sendo a cidade sede da Microrregião Geográfica de Ituiutaba. Atualmente sua população estimada em 102.020 habitantes, com uma extensão territorial de 2. 598,046 km² e sua densidade demográfica é de 37,40 hab/Km². Fazendo parte do domínio de Cerrado e com resquícios de mata Atlântica. Vale ressaltar que deste universo de habitantes, mais de 90% reside na zona urbana (IBGE, 2010).

Mapa 1 – Localização do município de Ituiutaba/MG e da sua área urbana.



Fonte: IBGE (2012).

Elaboração: Victor Matheus da Cruz de Carvalho (2016).

Organização: Autores (2016).

Vale ressaltar, que a espacialização do espaço urbano das áreas de ocorrência de acidentes de trânsito será de grande importância para a visualização e planejamento coerente com as demandas existentes, bem como alicerçar ações eficazes e de resposta imediata.

Procedimentos Metodológicos

Para a execução do presente estudo, os procedimentos metodológicos foram divididos em algumas etapas fundamentais, visando o desenvolvimento pleno da proposta.

Inicialmente, realizou-se um levantamento bibliográfico, em que foram observadas questões objetivas/subjetivas acerca da temática, bem como variadas linhas de pensamento para a consolidação do entendimento do presente estudo. Destacam-se, algumas temáticas, tais como: Trânsito; Planejamento Urbano; Legislação; Geotecnologias; Acidentes; entre outras.

Em seguida, foi feita a coleta de dados, como por exemplo, número de acidentes dos anos de 2004 e 2014, suas causas aparentes, possíveis concausas (aumento da frota, falta de estrutura urbana, etc.), locais de sua maior incidência, dentre outros. Destaca-se que para a coleta de dados quanto à quantidade de acidentes, foram utilizados dois órgãos diferentes, para o ano de 2004 a coleta de dados foi com os Bombeiros e do ano de 2014 foi com a Polícia Militar, ambos pertencentes à cidade em questão.

De posse desses dados, realizou-se a sua tabulação, que consistiu na elaboração de gráficos, tabelas, fluxogramas, etc., permitindo maior e ampla visualização das informações obtidas.

Logo após a tabulação dos dados, fez-se a confecção de mapas das variáveis coletas, podem-se elaborar os mapas temáticos levando em consideração os dados previamente tabulados, bem como as melhores formas que os representam.

Com o material coletado, devidamente tabulado e de posse dos mapas temáticos, foi feita uma análise minuciosa dos dados, elaborando-se as considerações pertinentes em relação ao estudo.

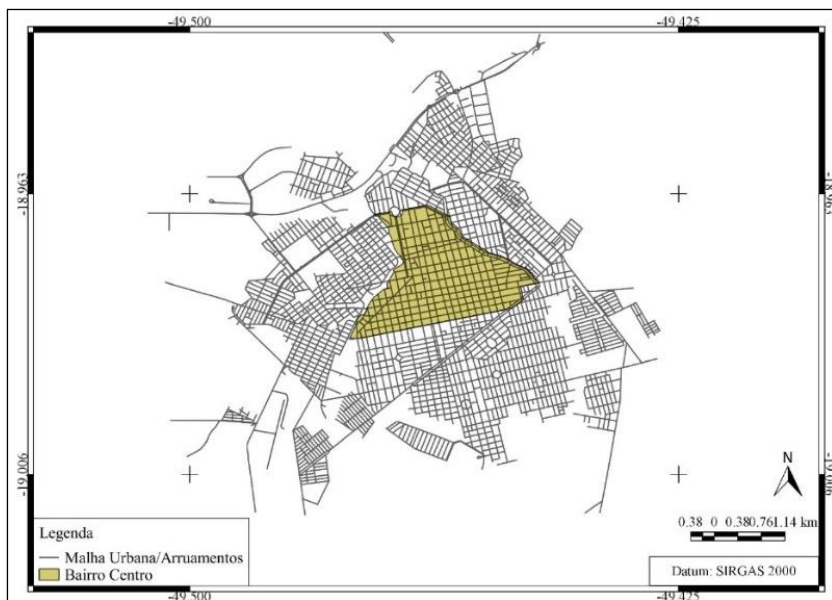
Por fim, realizou-se a redação final da pesquisa, que após as observações apontadas, respondeu aos objetivos propostos, bem como a problemática que alicerçou a pesquisa.

Espacializando os Acidentes de Trânsito do Bairro Centro da Cidade de Ituiutaba (MG)

O aumento de ocorrências de acidentes de trânsito na área urbana é o alicerce central da problemática desta investigação, uma vez que é visivelmente crescente tal fenômeno no supracitado recorte espacial, uma análise feita através de conhecimento empírico.

Neste sentido, o recorte espacial estabelecido para esta análise foi o bairro Centro (mapa 02) da cidade de Ituiutaba/MG, pois através de uma reambulação a campo, percebe-se que é o bairro de maior fluxo de trânsito, bem como de pedestres, isso justifica pela as atividades que se encontram no mesmo, como por exemplo, as atividades comerciais, bancária, jurídicas, entre outras.

Mapa 2 – Delimitação do Bairro Centro da cidade de Ituiutaba (MG).



Fonte: IBGE (2012).

Elaboração: Victor Matheus da Cruz de Carvalho (2016).

Organização: Autores (2016).

Se comparado com um cenário dos acidentes de trânsito registrados em toda a cidade de Ituiutaba, o bairro Centro se destaca como sendo o bairro com o maior número de acidentes, tanto no ano de 2004, bem como no ano de 2014 (tabelas 01 e 02). Vários fatores culminam para esses números nesta determinada área, entre eles pode-se citar a questão do intenso fluxo de trânsito e de pedestres neste recorte espacial, bem como a questão da extensão territorial deste bairro, pois é o maior bairro da cidade, o que certamente contribui para a questão de contagem de acidentes de trânsito.

A cidade de Ituiutaba possui 56 bairros, no entanto no ano de 2004 foram apenas em 33 bairros que se tiveram registros de acidentes de trânsito conforme os dados disponibilizados pelo Copo de Bombeiros. No ano de 2014 registraram acidentes em 49 bairros, conforme os dados entregues da Polícia Militar. Vale ressaltar que esses números de acidentes são apenas os registrados pelo Corpo de Bombeiros no ano de 2004 e pela Polícia Militar no ano de 2014, entretanto é importante salientar que existem os casos omissos, em que a vítima prefere não registrar o acidente de trânsito, ou por uma questão de irregularidade do veículo, imprudência, entre outros fatores.

Nota-se que o bairro Centro se destaca em ambos os anos como sendo o bairro de maior incidência de acidentes de trânsito. Neste sentido, justifica-se a escolha do bairro Centro como recorte espacial da área de estudo, devido à grande quantidade de acidentes contabilizados nesta localidade.

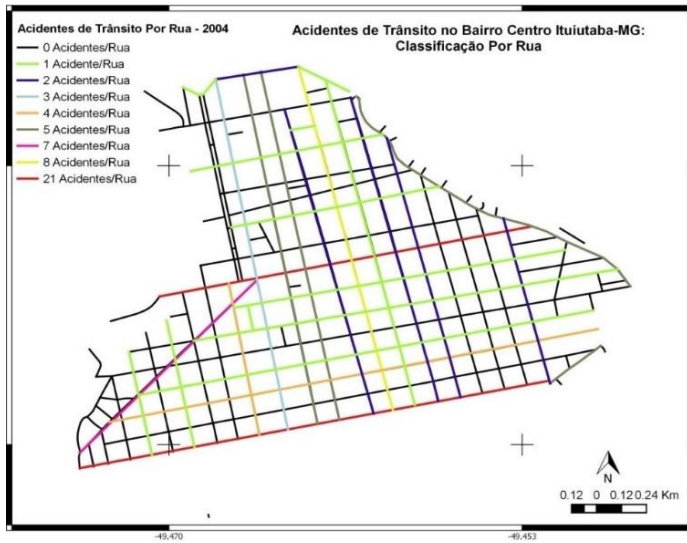
Tabela 1 – Quantidade de acidentes de trânsito nos bairros da cidade de Ituiutaba/MG no ano de 2004

Bairros da cidade de Ituiutaba/MG	Quantidade de acidentes no ano de 2004
Centro	112
Pirapitinga	17
Progresso	15
Platina	13
Alvorada	9
Outros 28 bairros	94

Fonte: Corpo de Bombeiros (2004).
Organização: Autores (2016).

Na tabela 01 nota-se que o bairro Centro é o que mais se destaca com o número de acidentes de trânsito, seguidos em uma ordem decrescente dos bairros Pirapitinga, Progresso, Platina, Alvorada e os outros 28 bairros que devido ao baixo número de acidentes, somaram-se esses números. Sendo assim, faz-se necessário a espacialização da quantidade de acidentes no bairro Centro no ano de 2004 (mapa 3) para melhor elucidar os dados, com a finalidade de se interpretar melhor os resultados obtidos.

Mapa 3 – Quantidade de acidentes no bairro Centro no ano de



Fonte: IBGE (2014); Corpo de Bombeiros (2004).
Elaboração: Victor Matheus da Cruz de Carvalho (2016).
Organização: Autores (2016).

O mapa 03 mostra a quantidade de acidentes de trânsito por ruas do bairro Centro de Ituiutaba no ano de 2004, ou seja, foram classificadas as ruas de acordo com o número de acidentes registrados nelas. Assim, permite uma visualização abrangente

dos dados, indicando qual rua tem a maior incidência de acidentes.

Todos os acidentes registrados no bairro centro podem ser justificados pelo intenso fluxo de trânsito que se tem nesse local devido a todas as suas atividades que se concentram nesta área, como atividades comerciais, bancárias, jurídicas, executivas, entre outras, bem como a eficiência em se fazer a ocorrência do acidente, ou seja, com a unidade da Polícia Militar instalada neste recorte espacial, as câmeras de segurança, o fluxo de pessoas concentradas nesta área, faz com que os registros de acidentes não sejam omitidos.

No ano de 2014 não é diferente, conforme visualizado na tabela 02, o bairro Centro também se destaca como sendo o de maior incidência de acidentes de trânsito registrados pela Polícia Militar, seguidos em uma ordem decrescente dos bairros Setor Sul, Progresso, Alcides Junqueira, Platina, Setor Norte e outros 43 bairros, que também pela pequena quantidade registrada de acidentes, somaram-se os dados.

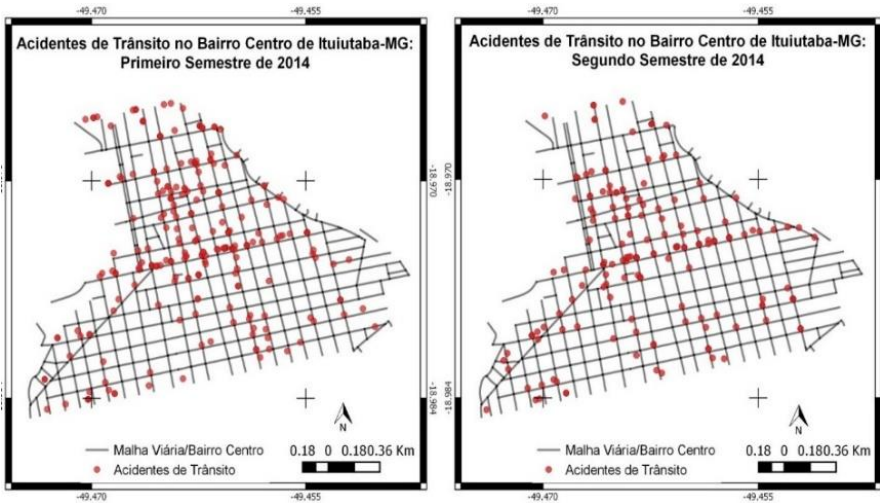
Tabela 2 – Quantidade de acidentes de trânsito nos bairros da cidade de Ituiutaba/MG no ano de 2014

Bairros da cidade de Ituiutaba	Quantidade de acidentes no ano de 2014
Centro	408
Setor Sul	78
Progresso	45
Alcides Junqueira	37
Platina	29
Setor Norte	29
Outros 43 bairros	339

Fonte: Polícia Militar (2014).
Organização: Autores (2016).

Diante da tabela apresentada e com a ideia de uma melhor compreensão dos resultados do bairro Centro, é necessário a espacialização da quantidade de acidentes de trânsito registrados no ano de 2014 da área estudada. Conforme segue o mapa 04.

Mapa 4 – Quantidade de acidentes no bairro Centro no ano de 2004.



Fonte: IBGE (2014); Polícia Militar (2004).

Elaboração: Victor Matheus da Cruz de Carvalho (2016).

Organização: Autores (2016).

No mapa 04 mostra os acidentes de trânsito no bairro Centro registrados no ano de 2014, foram divididos por semestres os acidentes, no sentido de demonstrar melhor os resultados obtidos, uma vez que, se elucidado de uma forma anual, o mapa ficaria poluído, dificultando a interpretação dos dados espacializados. Salienta-se que os dados foram colocados de acordo com as coordenadas geográficas coletadas pela Polícia Militar do local do acidente.

Dentro deste contexto, percebe-se que os acidentes de trânsito aumentaram do ano de 2004 para o ano de 2014, sendo no primeiro ano registrados 102 acidentes e no outro ano 408 respectivamente. Neste sentido, aumentou em 400% o número de acidentes no bairro Centro, ou seja, em 10 anos houve um aumento significativo para a realidade de Ituiutaba, considerando uma cidade com 102.000 habitantes aproximadamente.

Diante do exposto, se acredita em algumas possibilidades que podem culminar para o aumento desses índices de acidentes de trânsito. Dentre essas possibilidades é necessário ressaltar a questão do aumento da frota de veículos na cidade de Ituiutaba/MG (tabela 03), que aumentou consideravelmente se comparado dos anos de 2004 e 2014.

Tabela 3 – Tipo de Frota de veículos nos anos de 2004 e 2014 na cidade de Ituiutaba (MG).

Tipo de Frota/Ano	2004	2014
Automóvel	12.442	25.537
Ônibus e Micro-ônibus	247	635
Motocicleta e motoneta	8.467	23.373
Outros	5.224	10.049
Total	26.380	59.594

Fonte: DENATRAN (2016).

Org.: Matheus Eduardo Souza Teixeira (2016).

Ao analisar a tabela 03, nota-se que em 2004 a frota total de veicula era de 26.380 e em 2014 a frota total de veículos perfazia o número de 59.594, ou seja, aumentou em 225,91%, sendo assim, considera-se um aumento bem relevante quanto ao número de veículos circulando na cidade de Ituiutaba/MG.

O aumento da frota de veículos não condicionada com um planejamento urbano eficiente/eficaz gera vários transtornos quanto à mobilidade urbana de uma cidade, esse fato pode ser entendido pela facilidade de crédito e incentivos governamentais à compra de automóveis, ou seja, a diminuição de impostos pode também alavancar esses números da frota de veículos.

Destaca-se que na cidade de Ituiutaba não possui subcentros, ou seja, as atividades bancárias, jurídicas, executivas e grande parte das ofertas comerciais se encontram localizadas no bairro Centro. Assim, toda essa gama de prestações de serviços localizadas nessa determinada área, acarreta ainda mais para um intenso fluxo de tráfego tanto de veículos, bem como de pedestres. Com isso, a probabilidade em ocorrências de trânsito se torna ainda maior, pelo fato desse número tão concentrado em apenas um local da cidade.

Uma possível solução para a diminuição do tráfego no bairro Centro é a criação dos subcentros na respectiva cidade, uma vez que descentralizaria as funções encontradas apenas na área central da cidade. E com isso, torna-se possível pensar em uma diminuição dos acidentes de trânsito neste recorte espacial estabelecido.

Vale ressaltar, que o aumento da fiscalização, bem como o cumprimento das leis de trânsito são fatores extremamente importantes para que se tenha uma redução desses índices de acidentes de trânsito, não só em uma ótica local, mas também em uma visão geral/global do assunto.

Considerações Finais

Os acidentes de trânsito conforme descritos em uma literatura nacional e internacional revelam a importância de se estudar essa temática que nos alertam para um sério problema de

saúde pública, cuja magnitude vem sendo ampliada com o passar dos anos.

Neste sentido pode-se dizer que é necessário que a questão dos acidentes de trânsito seja mais estudada por parte dos pesquisadores, pois é uma variável de extrema importância para que se encontrem soluções emergenciais a fim de sanear esse problema em todas as localidades.

Ressalta-se que as Geotecnologias é um alicerce de fundamental importância para se trabalhar os fatores de acidentes de trânsito, no sentido de permitir uma melhor interpretação dos dados obtidos, bem como elucidar um diagnóstico mais eficaz. Assim, dentro das técnicas da cartografia temática, principalmente às que condizentes à retina, é possível se obter interessantes mapas, que sem dúvida alguma proporcionam análises e interpretações importantes acerca tanto da temática discorrida nesta pesquisa, quanto em demais áreas da Ciência.

Diante disso, as Geotecnologias permitiram uma melhor análise dos acidentes de trânsito no bairro Centro da cidade de Ituiutaba, mapeados nos anos de 2004 e 2014, fazendo com que pudesse descrever sobre os fatores que levaram a esse aumento dos acidentes de trânsito, bem como a questão da incidência de acidentes em determinadas ruas do bairro Centro.

São necessários medidas do Poder Público local para que se exista uma redução no número de acidentes nesta área, de fator emergencial é se pensar na questão do planejamento urbano da cidade, uma vez que a cidade só cresce com a criação de novos bairros e conjuntos habitacionais, e assim, descentralizar as atividades exercidas apenas no centro, para outras localidades na cidade, ou seja, a criação de subcentros.

Não menos importante, é necessário que a fiscalização e o cumprimento da legislação de trânsito sejam aplicados com rigor por parte dos responsáveis, com o objetivo também da redução

desses números de acidentes. E ainda assim, deve se pensar em políticas e intervenções de educação no trânsito, o que pode conscientizar a população como um todo e que beneficiará a questão da problemática aqui descrita.

Portanto, a pesquisa atingiu aos objetivos propostos de mapear os índices de acidentes de trânsito nos anos de 2004 e 2014 no bairro Centro da cidade de Ituiutaba e também de explicar quais os fatores que justificaram esses números, assim, espera-se que possa contribuir para um arcabouço teórico-metodológico acerca da temática pesquisada.

Agradecimentos

Agradeço ao Conselho de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES pelo apoio financeiro que possibilitou a realização da pesquisa.

Referências

BACCHIERI, G. E BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Revista de Saúde Pública*, 45(5), São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v45n5/2981>>. Acesso em: 31 jan. 2016.

BRASIL. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Diário Oficial da União*. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 20 jan. 2016.

_____. “Lei Seca”. Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008. *Diário Oficial da União*. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm>. Acesso em: 20 de dez. 2016.

CASTANHO, R. B.; TEODORO, M. A. O uso das geotecnologias no estudo do espaço agropecuário. *Brazilian Geographical Journal*, v. 1, p. 136-153, 2010.

Disponível em:

<<http://www.seer.ufu.br/index.php/braziliangeojournal/article/view/8182>>. Acesso em: 19 de ago. de 2016.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE MINAS GERAIS (CBMMG). *Relatórios de acidentes de trânsito de Ituiutaba/MG*. Arquivo interno do Corpo de Bombeiros. Ituiutaba, 2016.

FITZ, P. R. *Cartografia Básica*. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades@*. 2010. Disponível em:

<<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=313420&search=minas-gerais|ituiutaba>>. Acesso em: 16 de Dez. 2016.

LEÓN, L. M. et al. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. *Caderno Saúde Pública*. Rio de Janeiro, n°28, v.1, págs.39-51, jan. 2012.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 16(1):7-21, jan-mar, 2000. Disponível em: <<http://www.scielosp.org/pdf/csp/v16n1/1560.pdf>>. Acesso em: 22 de Ago. de 2016.

POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS (PMMG). *Relatórios de acidentes de trânsito de Ituiutaba/MG*. Arquivo interno da Polícia Militar. Ituiutaba, 2016.

SENADO FEDERAL (Brasil). *Estudo da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre mortes por acidentes de trânsito em 178 países é base para década de ações para segurança*. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca.aspx>>. Acesso em: 27 Ago. 2016.

SOUZA, V. dos R. de; CAVENAGHI, S.; ALVES, J. E. D. Mapeamento dos óbitos por local de ocorrência dos acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro. In: *XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais - ABEP*, Caxambu –MG, 2006. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/abep200_358.pdf>. Acesso em: 19 de Ago. 2016.

CAPÍTULO 10

EM BUSCA DE NOVAS METODOLOGIAS PARA CIDADES SAUDÁVEIS: Análise de indicadores de Educação em Uberlândia, Minas Gerais

*Josimar dos Reis de Souza*³⁰

Introdução

No Brasil, a partir de 1950 o processo de urbanização se intensificou levando a população para as cidades em busca de trabalho e melhores condições de vida. Isso se deu, sobretudo, pelo estímulo ao processo de industrialização (GOMES; SOARES, 2004). As alterações ocorridas nas décadas seguintes levaram ao retrato atual de grandes diferenças socioeconômicas e de qualidade de vida em um mesmo ambiente urbano, com significativa parcela da população brasileira vivendo em condições precárias, sem acesso a serviços básicos de qualidade, tais como saneamento básico, saúde e educação.

Na busca por melhorias da qualidade de vida da população tem se intensificado nas últimas décadas os estudos sobre as cidades na perspectiva de se buscar a realização de transformações positivas no espaço urbano. Estes estudos visam discutir os problemas inerentes aos centros urbanos de forma a buscar alternativas para a melhoria da qualidade de vida nas cidades. Um dos movimentos que tem ampliado e difundido suas discussões e pesquisas é o movimento pela construção de Cidades Saudáveis.

³⁰ Professor do Departamento de Formação Geral – Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais. Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal de Uberlândia.
E-mail: josimarsouza@cefetmg.br.

O movimento Cidades Saudáveis surgiu em 1978 no Canadá, quando o governo da cidade de Toronto publicou o relatório "A saúde pública nos anos 1980", defendendo a ideia da implementação de políticas de saúde pública para que Toronto se tornasse a cidade mais saudável da América do Norte (MENDES, 2000). Em suma, a Cidade Saudável é aquela que está continuamente criando e desenvolvendo seus ambientes físico e social, com foco na saúde, através do Planejamento Urbano e expandindo recursos comunitários que permitam às pessoas apoiarem-se mutuamente nas várias dimensões de sua vida e no desenvolvimento do seu potencial máximo (GOLDSTEIN; KICHBUSCH, 1996).

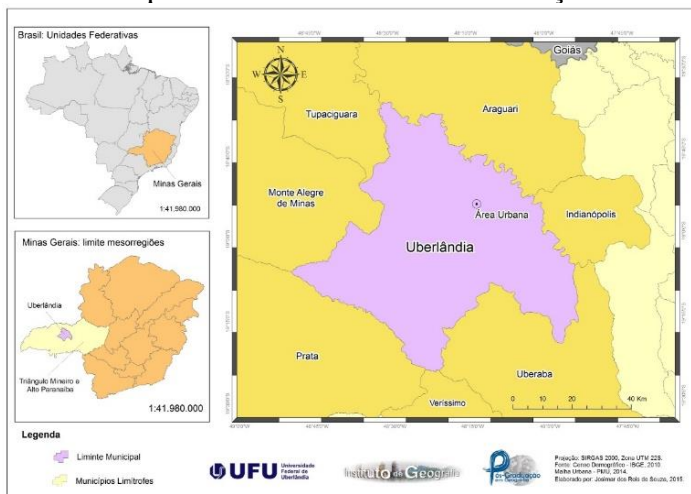
Para o desenvolvimento físico e social da cidade e proposição de Políticas Públicas mais eficazes (foco da busca pela construção de Cidades Saudáveis), se faz necessário conhecer a cidade e suas diferentes dimensões. Somente a partir da exposição do panorama/realidade da cidade se torna possível definir estratégias de intervenção para a construção de cidades mais saudáveis, seja através da melhoria da qualidade de vida, como também, da diminuição gradativa da exclusão social.

Assim, a busca por parâmetros e indicadores de mensuração da realidade das condições de vida da população nas áreas urbanas se faz necessário, visto que, o resultado dessas análises pode auxiliar na espacialização dos níveis de vida da população no espaço urbano, como também, pode apontar os possíveis rumos necessários para se alcançar estratégias mais eficazes na consolidação de políticas públicas que auxiliem na minimização das desigualdades socioespaciais. Nesse contexto, os indicadores assumem ao mesmo tempo dois papéis: o de mostrar se as intervenções das ações do planejamento urbano em determinados espaços urbanos proporcionaram a melhoria da qualidade de vida e diminuição da exclusão social (efetividade ou não da política

implementada); e o papel de apresentar espacialmente aos gestores áreas do espaço urbano que necessitam de Políticas Públicas voltadas a solução da carência dos serviços e ações básicas de desenvolvimento social (SOUZA; SOARES, 2014).

A partir das premissas que constituem o Movimento Cidades Saudáveis, o presente capítulo tem como objetivo de apresentar parte dos resultados da pesquisa de Mestrado intitulada “Trilhando por Cidades Saudáveis: contribuição metodológica de índice e sua aplicação em Uberlândia, MG” (SOUZA, 2016). Tem-se como interesse apresentar os caminhos metodológicos de desenvolvimento do Índice para Cidades Saudáveis (ICS), com foco nos indicadores de Educação (ICS Educação) aplicados a área urbana de Uberlândia, MG (mapa 1).

Mapa 1 – Uberlândia/MG: localização.



Autor: SOUZA, 2015.

A presente análise se justifica pela necessidade de desenvolver novos instrumentos que auxiliem na busca pela melhoria da qualidade de vida da população e no gerenciamento

do dinheiro público através da execução de Políticas Públicas mais eficazes, que possibilitem o desenvolvimento das cidades e superação dos desafios urbanos. Nesse contexto a análise da Educação é essencial visto que a qualidade de vida perpassa pela qualidade do ensino em seus diferentes níveis.

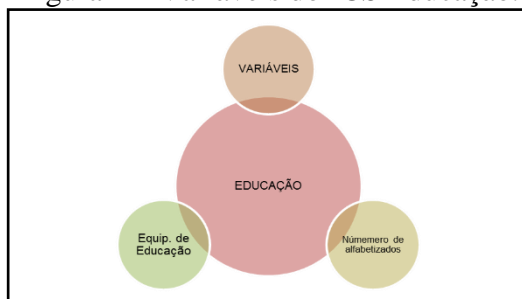
Caminhos Metodológicos

A partir premissa inicial que o Índice para Cidades Saudáveis aqui proposto deveria ter aplicabilidade em qualquer cidade do país, optou-se pela constituição de quatro dimensões. Essas conteriam variáveis e a partir dessas que foram escolhidos os indicadores que seriam analisados. Os grupos escolhidos foram: Desenvolvimento Social, Educação, Meio Ambiente e Saúde. Dentre essas, destacaremos o desenvolvimento da metodologia relacionada aos indicadores de Educação.

Entende-se que a Educação está relacionada aos fatores que interferem nas condições de vida da população através do seu acesso a infraestruturas de educação e qualidade de ensino adequadas. Entende-se que o nível de instrução e acesso ao ensino interfere diretamente no perfil econômico da população, visto que, na maioria das vezes no mercado de trabalho as melhores remunerações são destinadas aos maiores níveis de instrução.

A partir das dimensões de análise apresentadas, foram escolhidas variáveis, indicadores e fonte dos dados. A figura 1 apresenta a síntese desse processo relacionado aos indicadores de Educação.

Figura 1 – Variáveis do ICS Educação.



Org.: SOUZA, 2016.

Para a dimensão Educação foram definidas duas variáveis. São elas: equipamentos urbanos de educação e número de alfabetizados. Os equipamentos urbanos de educação são entendidos como os bens públicos voltados para educação. Entende-se que a existência de escolas, creches e similares em distâncias adequadas de determinadas áreas do espaço urbano podem possibilitar/facilitar maior acesso à educação. Em contrapartida, indivíduos que necessitam percorrer grandes distâncias para ter acesso aos serviços de educação podem encontrar dificuldades em locomoção e outros fatores que dificultam esse acesso. Os alfabetizados dizem respeito, conforme o IBGE (2010), ao número de habitantes que sabem ler e escrever. Entende-se que o nível de alfabetização pode influir diretamente nas condições de renda e emprego, e consequentemente no nível de acesso a serviços e bens.

Na dimensão Educação foi escolhido um indicador para a variável equipamentos urbanos de educação (número de escolas públicas), e um indicador para a variável nível de instrução (número de alfabetizados). O indicador número de escolas visa apresentar a espacialização desses equipamentos urbanos dentro de determinada área do intraurbano. O indicador número de alfabetizados apresenta importante informação acerca do nível de

instrução da população. Ao analisar a proporção de alfabetizados em relação aos não alfabetizados é possível verificar as condições da educação em determinada área da cidade, como também as condições de acesso ao ensino.

A construção metodológica

A primeira etapa realizada na constituição do ICS Educação foi a análise da proporção da presença do indicador no setor censitário (IBGE, 2010) em relação aos demais da cidade. Faz-se necessária essa análise para compreensão de qual a quantidade da presença do indicador analisado em determinada área em relação ao universo da análise (espaço intraurbano). Desta maneira é possível estabelecer níveis quantitativos de importância dos setores, como por exemplo, os que concentram maior número de domicílios, habitantes e outros. Buscou-se com a análise da proporção evitar erros na análise do espaço intraurbano.

A fórmula 1 apresenta o cálculo matemático envolvendo a proporção. Ela se dá pela quantidade do indicador presente no setor censitário pela quantidade do mesmo presente em toda a área urbana.

A segunda etapa analítica do ICS Educação diz respeito a relação que o indicador do setor tem com seu próprio universo. Trata-se da necessidade de buscar uma compreensão mais completa e abrangente dos indicadores dentro do setor censitário.

Fórmula 1 - Análise estatística da Proporção.

$$\text{Pisc} = \frac{\text{Qisc}}{\text{Qic}}$$

Onde:

Pisc - Proporção do indicador do setor censitário.

Qisc - Quantidade do indicador presente no setor censitário.

Qic - Quantidade do indicador presente na cidade.

Org.: SOUZA, 2016.

Por exemplo, se analisada a proporção do número de alfabetizados do setor apenas em relação à cidade, a análise se tornaria incompleta, visto que há a necessidade de se entender a presença do indicador não apenas no que diz respeito setor-cidade, mas também, na relação dada pela presença ou ausência desse pelo número total de habitantes/domicílios do setor. Desta maneira a partir da análise proposta, além da proporção que mostra a quantidade do indicador presentes no setor em relação aos demais da cidade, a relação mostra também a quantidade desses pelo número de habitantes/domicílios.

A aplicação estatística da relação é apresentada na fórmula 2. Ela se dá pela quantidade do indicador presente no setor censitário em relação ao número de habitantes ou de domicílios existentes no mesmo setor.

Fórmula 2 - Análise estatística da Relação.

$$\text{Rics} = \frac{\text{Qisc}}{\text{Qx}}$$

Onde:

Rics - Relação do indicador do setor censitário.

Qisc - Quantidade do indicador presente no setor censitário.

Qx - Quantidade de habitantes ou quantidade de domicílios no setor.

Org.: SOUZA, 2016.

A terceira etapa diz respeito a obtenção da distribuição dos indicadores pela área urbana. Essa foi realizada a partir da utilização do cálculo da média aritmética ponderada dos

resultados da proporção e relação. Esse cálculo foi realizado automaticamente no *software* ArcGiS 10.1. Esse procedimento estatístico leva em consideração as variáveis envolvendo a relação e a proporção de cada indicador. Trata-se de cálculo matemático envolvendo a média, mediana e desvio padrão (ARCGIS, 2010).

A quarta etapa contempla a normatização dos resultados obtidos da proporção, relação e distribuição. Esta é essencial e amplamente utilizada em análises estatísticas de dados, pois possibilita que os indicadores escolhidos se tornem comparáveis. A fase de normatização seguiu os critérios adotados pela ONU (Organização das Nações Unidas) para o cálculo do IDH (Índice de desenvolvimento Humano), adotando o procedimento de normatização dos dados obtidos, que em suma é a transformação dos valores reais em valores que compreendem zero e um, tornando possível assim sua comparação.

A fórmula 3 apresenta o cálculo de normatização (ONU *apud* MORATO, 2004), aplicado a todos os indicadores analisados.

Fórmula 3 - Normatização dos dados. Fonte: ONU *apud* MORATO, 2004.

$$\widehat{\text{Índice}}_{ij} = \frac{(\text{vij} - \text{vi.min})}{(\text{vi.max} - \text{vi.min})}$$

Onde:

Índice_{ij} = Normatização.

V_{ij} = valor do indicador *i* no setor censitário *j*.

vi.min = valor mínimo do indicador *i* entre todos os setores censitários.

vi.max = valor máximo do indicador *i* entre todos os setores censitários.

Org.: SOUZA, 2016.

O ICS Educação De Uberlândia, Minas Gerais

A Educação está relacionada aos fatores que interferem nas condições de vida da população através do acesso ao mercado de trabalho e condições de renda a partir do nível de formação. Entende-se que o nível de instrução, escolaridade e acesso ao ensino influem diretamente no nível econômico da população, visto que, na maioria das vezes no mercado de trabalho as melhores remunerações são destinadas aos maiores níveis de instrução. A seguir são apresentados os resultados do ICS Educação da área urbana de Uberlândia, Minas Gerais.

Os Equipamentos Urbanos de Educação

A variável equipamentos urbanos de educação foi avaliada a partir de sua localização geográfica na área urbana. Entende-se que a existência de estabelecimentos de ensino próximos aos domicílios e em quantidade adequada para o número de habitantes proporciona melhor qualidade de vida devido à diminuição dos deslocamentos. O acesso ao sistema educacional gratuito será de fato efetivado quando a qualidade do ensino estiver aliada ao número de estabelecimentos e quantidade de vagas adequadas para atender a demanda da população.

De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Uberlândia (PMU) na cidade existem escolas que oferecem as seguintes modalidades de ensino: educação infantil; ensino fundamental; ensino médio; educação de jovens e adultos; ensino especial; educação Profissionalizante e ensino superior. Existiam no município, em 2018, o total de 356 estabelecimentos de ensino, sendo que, 121 são municipais, 70 estaduais, 4 na esfera federal e 158 escolas particulares (PMU, 2018).

Também de acordo com a PMU o número de matrículas no nível municipal ultrapassou 51 mil alunos e no estadual mais de

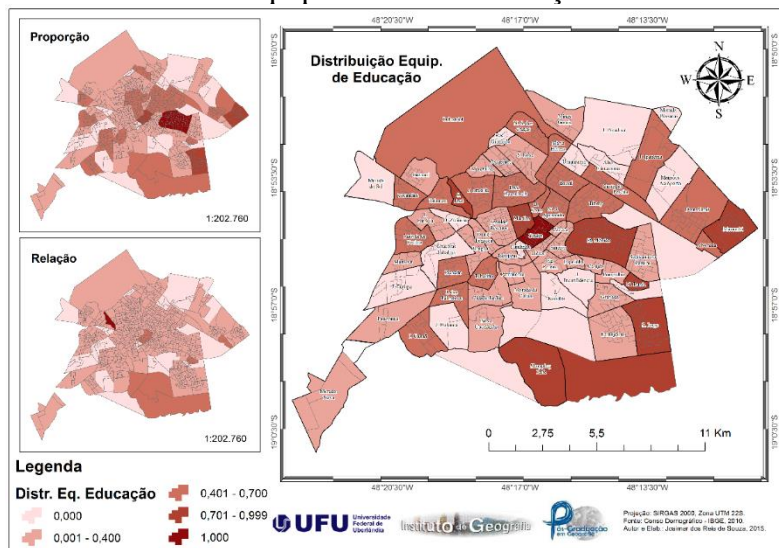
61 mil alunos. A taxa de alfabetização ultrapassou 95% entre a população com 10 anos ou mais de idade (PMU, 2018). Em relação ao ensino superior, Uberlândia se constitui como polo acadêmico, que recebe estudantes advindos de todo o Triângulo Mineiro, outras partes de Minas Gerais e de outros estados.

O mapa 2 apresenta o resultado da aplicação do ICS Educação, através da proporção, relação e distribuição dos equipamentos de educação na área urbana de Uberlândia no ano de 2010.

A proporção foi realizada a partir do número de estabelecimentos de educação presentes nos bairros pelo número total desses na área urbana. O resultado desse cálculo foi normatizado entre zero e um.

O resultado da proporção demonstrou que a maior parte dos bairros de Uberlândia apresentou normatização entre 0,001 – 0,400, correspondendo entre um e quatro equipamentos de educação por bairro. Os resultados apresentaram que os bairros com maior número de estabelecimentos de ensino foram: o Santa Mônica, com 10, São Jorge, com 9, Morumbi e Centro, com 8. Com exceção do Centro, com nível médio de distribuição de habitantes, os demais bairros se caracterizam como densamente povoados e por isso necessitam de maior infraestrutura voltada para educação.

Mapa 2 – Uberlândia/MG: Proporção, Relação e Distribuição dos equipamentos de Educação.



Fonte: IBGE, 2010.
Autor: SOUZA, 2015.

A análise da relação foi realizada através do número de estabelecimentos de educação presentes no bairro em relação ao seu número total de habitantes.

A análise da relação teve como objetivo verificar as áreas da cidade com maior número de equipamentos de educação por habitante. A maior parte dos bairros de Uberlândia apresentaram normatização entre 0,001 e 0,004, que corresponde a densidade entre 0,030 a 0,271. Tal resultado significa que há certa equivalência no nível de distribuição pelo número de habitantes, ou seja, os estabelecimentos públicos de ensino se encontram localizados nos locais de maior demanda de educação.

A análise da distribuição foi realizada através da média aritmética dos resultados da proporção e relação. Uberlândia em

2010 apresentou em sua maioria bairros com distribuição de equipamentos de educação entre 0,400 e 0,701. Isso significa que os bairros de Uberlândia possuem estabelecimentos públicos de ensino relativamente bem distribuídos na área urbana.

O bairro que apresentou maior nível de distribuição foi o Centro, com 8 estabelecimentos públicos de ensino. Trata-se de bairro no qual se localizam as escolas mais antigas da cidade, do século XX, que continuam a exercer o papel de instituições de ensino. Os bairros Santa Mônica, São Jorge, Morumbi, que possuem elevado número de habitantes, apresentaram o maior número de equipamentos de ensino. Esses foram classificados com nível alto de distribuição, entretanto, o número de estabelecimentos existentes é necessário à demanda desses bairros.

Dos 69 bairros existentes em Uberlândia 14 bairros foram classificados com nível baixo de distribuição de equipamentos de educação. Constatou-se a ausência de equipamentos urbanos de educação nos bairros Alto Umuarama, Chácaras Tubalina, Dona Zulmira, Fundinho, Jardim Europa, Jardim Holanda, Jardim Inconfidência, Jardim Karaíba, Jardim Paradiso, Mansões Aeroporto, Morada do Sol, Morada dos Pássaros, Residencial Gramado e Umuarama. Trata-se de bairros com considerável quantidade de habitantes, nos quais, as crianças e jovens estudantes necessitam fazer médios e longos deslocamentos de suas residências até as escolas. Entretanto, se configuram também, como bairros com nível médio de habitantes (menor demanda), nível médio e baixo de domicílios (áreas de chácaras e condomínios) e com nível alto de renda (estudantes são matriculados em instituições de ensino particulares).

Tem-se como conclusão dessa análise que o resultado do ICS Educação, utilizando o indicador estabelecimentos de educação, propicia aos gestores municipais a identificação de

bairros na cidade que necessitam da implantação de novos estabelecimentos de educação, visando, sobretudo, a diminuição dos deslocamentos, melhorando assim a qualidade de vida da população.

Variável Nível de Instrução

O nível de instrução foi avaliado a partir do número de alfabetizados em Uberlândia, com idade acima de 15 anos de idade, sendo essa faixa etária definida pelo IBGE (2010) como ideal para aferir a alfabetização. Analisar o indicador alfabetizados em relação aos não alfabetizados possibilita verificar as condições da educação em determinada área da cidade, como também as condições de acesso ao ensino.

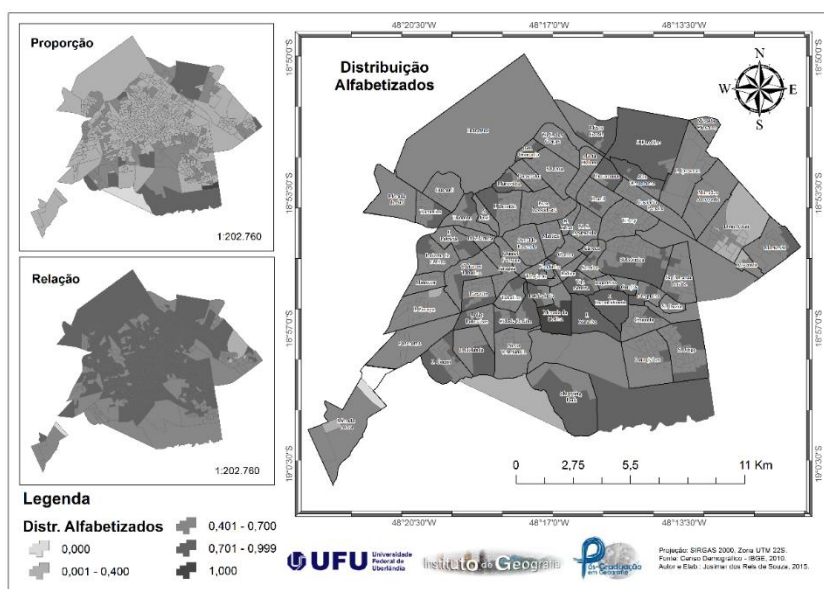
De acordo com o Censo demográfico de 2010 cerca de 9,6% da população brasileira com mais de 15 anos de idade se autodeclarou analfabeta. Em Minas Gerais a taxa alcançou o valor de 7,6% da população. Ambos os resultados demonstram o número considerável de pessoas no país que não conseguem ler e escrever (PMU, 2015).

Em Uberlândia o índice de analfabetismo em 2010 foi de 3,8% entre os habitantes com mais de 15 anos de idade, que corresponde a 17,9 mil habitantes entre os 478.424 maiores que 15 anos de idade (PMU, 2015). A taxa de analfabetismo de Uberlândia se encontra dentro do nível proposto pela UNESCO para o Brasil até 2015, que é de 6,7% (PMU, 2015). Se comparada com a taxa de Minas Gerais e do Brasil Uberlândia se caracteriza como cidade com bom nível de alfabetização. Entretanto se faz necessário buscar estratégias para se alcançar a alfabetização plena, como também a melhoria da qualidade do ensino.

O mapa 3 apresenta o resultado da aplicação do ICS Educação relacionado ao indicador número de alfabetizados. A

proporção de alfabetizados foi analisada a partir do número total de autodeclarados alfabetizados maiores de 15 anos de idade de cada setor censitário em relação ao número total de autodeclarados alfabetizados presente na área urbana de Uberlândia.

Mapa 3 – Uberlândia/MG: Proporção, Relação e Distribuição dos alfabetizados.



Fonte: IBGE, 2010. Autor: SOUZA, 2015.

A proporção de alfabetizados em Uberlândia no ano de 2010 correspondeu em sua maioria a normatização 0,001 – 0,400, que equivale entre 13 e 1.001 habitantes alfabetizados por setor censitário. O setor que apresentou maior número se encontra localizado no bairro São Jorge, com 2.449 alfabetizados, sendo esse o setor com maior em quantidade populacional da cidade.

A relação dos alfabetizados foi aferida a partir do número de alfabetizados presentes no setor censitário em relação ao número de habitantes maiores que 15 anos do mesmo setor. Essa relação corresponde a densidade de alfabetizados.

A relação de alfabetizados em Uberlândia apresentou densidade que compreendeu, em sua maioria 0,873 a 0,978 (normatização 0,001 – 0,999). O resultado representa elevado nível de alfabetização. Cabe destacar, que apesar do bom resultado apresentado, nenhum setor censitário apresentou a totalidade da população com mais de 15 anos de idade alfabetizada (normatização 1,000 correspondeu a densidade 0,986), ou seja, em todas as áreas da cidade existem analfabetos entre os habitantes com mais de 15 anos de idade.

Os bairros que apresentaram nível alto de distribuição de alfabetizados são os que possuem nível alto de habitantes e/ou que possuem nível alto e médio de renda. Esses fatores contribuem para melhores níveis de instrução e conseqüentemente, melhor inserção no mercado de trabalho. Os bairros com nível médio de distribuição de alfabetizados se caracterizam como sendo aqueles com número médio de habitantes.

Dos 69 bairros apenas um foi classificado com nível baixo. O bairro Dom Almir apresentou 12 setores censitários com nível baixo de alfabetizados (normatização 0,001 – 0,400). Trata-se de bairro que se originou a partir de uma ocupação ilegal, que possui número elevado de habitantes e nível baixo de renda. Portanto, necessita de atenção especial do governo municipal na melhoria da qualidade da educação e no acesso de adultos as salas de aula.

A prefeitura de Uberlândia tem realizado estratégias para a busca pelo nível máximo de alfabetização. Na década de 1990 foi criado o Programa Municipal de Erradicação do Analfabetismo (PMEA) que se consolidou como principal programa vinculado a

Educação de Jovens e Adultos (EJA). O programa se caracteriza pelo acompanhamento da parcela da população considerada analfabeta de forma a possibilitar seu acesso às salas de aula (PMU, 2018). O crescimento no número de atendidos pelo programa constata o esforço da gestão municipal no avanço do acesso à educação. Fato justificado pela diminuição da taxa de analfabetismo de 9% na década de 1990 para menos de 4% em 2010.

Considerações Finais

No jogo de interesses social, público e particular, impera-se a dinâmica do capital, marcada pelas desigualdades socioespaciais, sendo que nas áreas urbanas esses processos se apresentam de forma mais abrangente. Igualmente, a população com acesso reduzido a essa dinâmica, se acomoda em regiões da cidade com maior escassez de equipamentos urbanos. A essa parcela da população cabe maior atenção da gestão pública, visto que, se parte da cidade não possui bons níveis de qualidade de vida, a mesma como um todo não é saudável.

Em contrapartida, tem-se intensificado nos últimos anos ações de busca pela melhoria do ambiente urbano, no qual aqui se destacou o movimento por Cidades Saudáveis. Esse projeto de cidade tem se consolidado sendo importante no contexto contemporâneo, visto que, partes das cidades se encontram doentes, insalubres, com população vivendo em condições de miséria e pobreza. Portanto, se torna urgente a busca pela superação desse quadro.

Pondera-se ainda que os resultados do ICS Educação em Uberlândia apresentaram bons resultados, mas para se alcançar a erradicação do analfabetismo no Brasil, se fazem necessárias novas estratégias para a melhoria da qualidade da educação, pois

considera-se que a população com alto nível de instrução proporciona cidades mais saudáveis. Esse perfil de cidade será alcançado com políticas públicas de educação mais eficazes.

Cumprido destacar que a construção de sistema de indicadores na forma de índice composto, como a metodologia aqui apresentada, não é uma tarefa fácil, na qual os dois anos de pesquisa não são completamente suficientes para produzir um resultado isento de adaptações ou melhorias em sua metodologia. Igualmente, para quem se debruça em pesquisas com utilização de processos estatísticos e grande volume de dados, se fazem necessários anos de trabalho, maior disponibilidade de indicadores (em número e em qualidade), bons *softwares* de processamento de informação, apoio de profissionais formados em matemática e estatística, entre outros instrumentos, que possam auxiliar na construção de um índice que auxilie e valide as ações das políticas públicas.

Referências

ARCGIS. *Manual de orientações*. São Paulo: ArcGIS, 2010. p. 200

GOLDSTEIN, G.; KICHBUSCH, I. Una ciudad sana es una ciudad mejor. *Salud Pública*, v. 49, n. 1, 1996, p. 4-6.

GOMES, M. A. S.; SOARES, B. R. Reflexões sobre qualidade ambiental urbana. *Estudos Geográficos*, Rio Claro, v. 2, n. 2, 2004. p. 21-30.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Base de informações do Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. p. 125

MENDES, R. *Cidades Saudáveis no Brasil e os Processos Participativos: Os Casos de Jundiá e Maceió*. 2000. 232 f. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Faculdade de Saúde Pública - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

MORATO, R. G. *Análise da Qualidade de Vida Urbana no Município de Embu/SP*. 2004. 108 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Física) - USP/FFLCH, São Paulo, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA (PMU). *Banco de Dados Integrados – Volume 1, 2 e 3*. Uberlândia: PMU, 2015.

SOUZA, J. R. *Trilhando por Cidades Saudáveis: contribuição metodológica de índice e aplicação em Uberlândia, MG*. 265 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

SOUZA, J. R.; SOARES, B. R. A utilização de Indicadores como suporte à gestão das Políticas Públicas no Brasil. In: Colóquio Ibérico de Geografia, 14., 2014, Guimarães. *Anais...* Guimarães, Portugal: Departamento de Geografia, Universidade do Minho, 2014. p. 774-780.

CAPÍTULO 11

A UTILIZAÇÃO DE INDICADORES COMO UM SUPORTE PARA O PLANEJAMENTO URBANO: (Im)possibilidades, dificuldades e contribuições

*Guilherme Alves Viso³¹
Beatriz Ribeiro Soares³²*

Introdução

O processo de urbanização é fruto da necessidade e da demanda por serviços, do desejo de satisfação e aspirações resultantes do intenso processo de industrialização, que ocorreu no Brasil a partir dos anos 1950 como desdobramento de políticas governamentais. Essa intensificação da urbanização decorrente do surgimento da indústria nacional, foi o atrativo para o estabelecimento da busca de trabalho e melhores condições em um ambiente urbano (GOMES; SOARES, 2004).

Ressalta-se um importante ponto na história da urbanização brasileira: o surgimento e a consolidação das cidades médias. Durante a década de 1970, as cidades médias aparecem no contexto urbano brasileiro devido ao inchaço da população nas metrópoles e devido a intensificação do êxodo rural. Segundo Santos (1993), as cidades médias são:

³¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <visoguilherme@gmail.com>.

³² Docente do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. E-mail: <brsoares@ufu.br>.

[...] lócus do trabalho intelectual, o lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguinte, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado, enquanto as maiores cidades, as metrópoles, por sua composição orgânica do capital e por sua própria composição organizada do espaço, poderão continuar a acolher população pobres e despreparadas (SANTOS, 1993, p. 122-123).

A disputa por interesses econômicos no espaço urbano, que privilegia as áreas onde reside a população com maior poder aquisitivo e abandona as áreas pobres, intensificando, assim, os problemas de privação de serviços e lugares, pobreza, saúde e qualidade de vida.

Em função da complexidade do espaço urbano brasileiro e suas desigualdades, pensar a favor de cidades mais saudáveis representa uma necessidade. Os problemas socioeconômicos e ambientais estão presentes em qualquer cidade do território brasileiro e busca-se por melhores condições de saúde e qualidade de vida.

Segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS (2002), a qualidade de vida indica as condições de saúde e vida de uma população, que levam em conta diferentes vetores de análise, como o bem-estar físico, mental, psicológico, emocional; e os vetores relacionados a relacionamentos sociais, condições sociais de saúde, educação, meio ambiente, dentre outros aspectos.

Dessa forma, só será possível classificar uma cidade como saudável quando a promoção de saúde e a qualidade de vida da população forem garantidas. E para que tais fatores sejam alcançados é necessário que os governantes e a sociedade se organizem conjuntamente e implantem estratégias e ações que busque a transformação do espaço intraurbano.

A justificativa é pautada pela necessidade de analisar de maneira crítica e compreender a funcionalidade e a finalidade que são os indicadores, ferramenta disponibilizada por institutos de pesquisas. A partir dos indicadores, é possível realizar uma análise integrada entre diversas variáveis, que contribuem para a elaboração de políticas públicas e de um planejamento urbano que seja efetivo em seu processo e que consiga ser voltado para a promoção da saúde e da qualidade de vida.

O objetivo geral é demonstrar os desafios da utilização de indicadores, de maneira que esses possam contribuir para uma análise do espaço urbano na sua totalidade, permitindo enxergar pontos que são problemáticos nas cidades e que seus resultados obtidos podem contribuir para a elaboração de ações, diretrizes e políticas públicas. Especificamente, atentou-se em: compreender conceitos relacionados a busca por cidades saudáveis e qualidade de vida; apresentar os resultados tratados dos indicadores escolhidos por meio do uso da cartografia e tecer uma crítica a respeito dos percalços que se encontram no decorrer de uma pesquisa ou um trabalho que utilize indicadores socioeconômicos.

Metodologicamente, a construção analítica se deu pela escolha de duas cidades, Araguari e Uberlândia, localizadas na microrregião do Triângulo Mineiro, no estado de Minas Gerais; e pela escolha de indicadores socioeconômicos fornecidos pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística no banco de dados SIDRA – Sistema IBGE de Recuperação Automática (IBGE, 2010).

Para critério de espacialização dos dados nos recortes espaciais, foram selecionados os mesmos indicadores para ambas as cidades, os quais foram selecionados atentando-se a dimensões em que cada indicador pertence. As dimensões escolhidas para

serem trabalhadas se deu devido a importância das mesmas na composição do intraurbano.

Histórico e Desenvolvimento dos Municípios de Araguari e Uberlândia

Coube-se elencar alguns pontos principais que determinaram o desenvolvimento socioespacial e econômico ao longo de sua história, pois são elementos que determinam o regimento do espaço urbano da cidade e, também, por vivermos em um sistema econômico pautado nos ideais capitalistas, onde a reprodução do capital e da economia se tornam elementos chaves para a promoção de saúde e qualidade de vida.

O desenvolvimento rodoviário foi de importante contribuição para a expansão e desenvolvimento da cidade, fazendo com que Uberlândia ganhasse destaque no território brasileiro. A importância da construção das estradas de rodagem e o papel do comércio para a intensificação de Uberlândia com outras cidades. Soares (1995) afirma:

Uberlândia cresceu e desenvolveu-se sob o signo das estradas de rodagem. E, nesse processo, é preciso destacar o papel exercido pelos comerciantes locais, pelos motoristas de caminhão [...] pelas transportadoras de cargas, que diversificaram a atividade comercial da cidade, a partir dos anos 30, devido à intensificação das relações entre os Estados de Mato Grosso e Goiás, fundamentalmente (SOARES, 1995, p. 70).

Na segunda metade do século XX, mudanças estruturais acontecem no território brasileiro, com a passagem de uma divisão territorial do trabalho marcada pela desconcentração das indústrias e da atividade, aumentando o nível de investimentos em novos lugares (SANTOS, 1993). Essa nova estruturação

também acarretou uma redefinição da região do Triângulo Mineiro, dando um novo sentido para o crescimento de Uberlândia com a construção e mudança da capital brasileira para Brasília, localizada no interior.

A década de 50 é então o espaço temporal que mantém acesas as perspectivas de aproveitamento dessa região. Se, por um lado, apresenta condições naturais favoráveis, por outro, era a posição geográfica estratégica de uma economia litorânea que busca o curso forçado da interiorização (GUIMARÃES, 1990 apud SOARES, 1995 p. 79).

Com a flexibilização dos modos de produção após a década de 1970 e com os avanços nos meios de transportes e comunicações, o fluxo de mercadorias e informações foram as principais características que contribuíram para que a cidade atingisse um significativo nível de urbanização. Essa década foi marcada por mudanças consideráveis que alteraram os meios de produzir em nível global e também no aumento da eficiência e da capacidade dos meios de comunicação e das mercadorias fluírem no espaço (SILVA JUNIOR, 2006 apud SOUZA, 2016).

A inserção do Triângulo Mineiro na economia foi favorecida por diversos fatores: a localidade, por estar entre um centro de produção agrícola (Goiás e Mato Grosso) e o centro econômico, São Paulo; pela potencialidade de recursos naturais e pela ausência de resistências “culturais”. Neste contexto, a ferrovia aparece no Triângulo Mineiro como forma de expansão, de modificação das relações de produção para a região, consolidando o processo de ocupação econômica da cidade e estabelecendo uma nova organização socioespacial do trabalho (ARAÚJO, 2010).

Para a cidade de Araguari, o estabelecimento da primeira ferrovia em 1896, a Mogiana, trouxe o desenvolvimento urbano

e territorial. A implantação desse meio de transporte trouxe a possibilidade de entrar em contato com o centro econômico e se inserir na dinâmica capitalista. A posição da cidade em relação ao transporte ferroviário também foi influenciadora do desenvolvimento da cidade. Segundo Soares (1995, p. 52):

[...] durante um longo período, Uberaba e Araguari foram muito beneficiadas pelo fato de serem ponta de linha da Estrada de Ferro Mogiana. A primeira, no início do século XX, já se afirmava como um importante centro pecuário, enquanto a última controlava o fluxo de comercialização no caminho Goiás-São Paulo, retendo, no município, parte significativa do excedente goiano (SOARES, 1995, p. 52).

Em 1909, a construção e instalação da sede da Estrada de Ferro Goiás foi um fator de modernização da cidade, contribuindo para o aumento das relações político-econômicas regionais e aumentando a reprodução do capital no território brasileiro. Porém, no ano de 1954, a sede foi transferida para a capital do estado de Goiás e a sua mudança trouxe impactos socioeconômicos para o município, pois redirecionou a função da ponta de trilho que exercia e acabou por se tornar uma passagem entre duas ferrovias. Guimarães (1990, p. 49 apud. ARAÚJO, 2010, p. 100) afirma que: “Com o prolongamento dos trilhos ao Estado de Goiás, Araguari perdeu gradativamente sua dinâmica principal, que era a de receber os impulsos da economia paulista e intermediá-los com o sudeste goiano”.

Neste contexto analisado, a cidade de Araguari, a partir da metade do século XX, foi beneficiada com a implantação de um programa de desenvolvimento da região realizados pelo governo nacional. Em decorrência dessa estratégia, segundo Pessoa (1999, p. 47):

O fio condutor do processo de modernização agrícola no cerrado mineiro foi a política de crédito rural, através do crédito de investimento e de crédito de custeio, que incentivou o uso de métodos mais racionais de produção. O resultado foi o avanço, nos primeiros anos da década de 80, das culturas de mercado externo (café, soja, cana-de-açúcar) em detrimento das culturas de mercado interno (arroz, feijão, milho, mandioca) (PESSÔA, 1999, p. 47).

Em Araguari se deu a implantação do Plano de Diversificação Agrícola (1971-1973), elaborado pelo governo municipal em favor da intensificação das culturas de café e diversificar os produtos agrícolas, buscando modernizar o campo (ARAÚJO, 2010). Com os incentivos municipais, estaduais e federais, a modernização e a inserção de novas tecnologias no campo foram essenciais para estruturar um novo papel econômico para o município, redefinindo a organização do território.

A Busca Por Cidades Saudáveis e Qualidade de Vida

Sob essas circunstâncias que marcam as cidades do século XVIII durante a Revolução Industrial, tais como altos índices de poluição, má qualidade da água, acúmulo de lixo e esgoto; ganha-se um destaque para o surgimento da medicina social, em que a saúde e a doença eram relacionadas às condições socioeconômicas da população e aos aspectos ambientais do lugar (GUTIERREZ; OBERDIEK, 2001 apud LIMA, 2013). A medicina social era uma medicina das coisas, voltada para as condições de vida e de trabalho. O saneamento das cidades e a melhoria das condições de trabalho e de vida representam uma resposta para a erradicação dos problemas de saúde.

No Brasil, as ideias higienistas passaram a ser influência para a busca de cidades saudáveis a partir do início do século XX. Sob o nome de movimento sanitaria, o movimento higienista brasileiro teve caráter elitista, pois a população pobre foi expulsa dos centros urbanos em direção às periferias (MARINS, 1988 apud LIMA, 2013).

Percebemos que o conceito de saúde vai além da medicina biológica, de eliminação e controle de patologias. A saúde atinge aspectos sociais, econômicos e culturais de uma sociedade; são processos, que em conjunto, determinam a saúde. O tipo de habitação, a presença da violência, os acessos a serviços, ao lazer e à educação, dentre outros aspectos, são necessários para que se tenha um alto nível de qualidade.

Uma cidade saudável é aquela que coloca a saúde e o bem-estar dos cidadãos no centro do processo de tomada de decisões; aquela que procura melhorar o bem-estar físico, mental, social e ambiental dos que nela vivem e trabalham; não é, necessariamente aquela que atingiu um determinado estado de saúde, mas está consciente de que a promoção da saúde é um processo e como tal trabalha no sentido de sua melhoria (REDE PORTUGUESA DE CIDADES SAUDÁVEIS, 2013).

Portanto, é necessário estabelecer estratégias que operacionalizam novas práticas e meios de saúde, relacionando a saúde aos fatores ambientais, ao território e aos estilos de vida; indo avante aos conceitos relacionados à saúde biológica (LIMA, 2013).

O relatório Lalonde (1974) se caracteriza como o primeiro documento oficial que reconhece a necessidade de se investir em qualidade de vida como busca pela melhoria de saúde na população. Com o título de “*A new perspective on the health of the Canadians*”, a proposta apresentada é de que a melhor

maneira de se investir em saúde era apostar em mais três outros vetores além da saúde biológica e erradicação de doenças: meio ambiente, estilo de vida e reorganização da atenção da saúde.

No ano de 1978, a Conferência de Alma-Ata reforçou a falta de acesso à saúde nos países desenvolvidos e em desenvolvimento e tal falta está relacionada às características políticas, econômicas e sociais. Por meio dessa conferência foi estabelecida até o ano 2000 uma meta de saúde voltada para todos, para a busca da saúde e qualidade de vida (WHO, 1978).

Em 1986, a Declaração de Ottawa reforça a incorporação de determinantes que condicionam a busca da qualidade de vida e que a saúde é determinada pelas condições políticas econômicas e sociais. Salienta-se ainda que a busca da equidade precisa ser a base para a promoção da saúde (LIMA, 2013).

Com o objetivo de se construir cidades mais saudáveis, em 1978, surgiu no Canadá o Movimento Cidades Saudáveis, com a publicação do relatório “*A saúde pública nos anos 80*”. O objetivo era que Toronto se transformasse em uma cidade mais saudável utilizando-se da premissa de implementar saúde pública nas dimensões política e social, em conjunto com o desenvolvimento comunitário (MENDES, 2000).

Em 1986, o projeto “Cidades Europeias Saudáveis”, patrocinado pela OMS, abrangeu onze cidades. Mais tarde, em 1988, o projeto foi expandido para mais 34 cidade, se tornando referência para todo o mundo (OMS, 2005; NORRIS, PITTMAN, 2000).

Destarte, a construção de Cidades Saudáveis, por meio do planejamento urbano, busca pensar em alternativas para que as cidades se desenvolvam e busquem múltiplas ações que foquem no desenvolvimento da saúde dos ambientes físico e social, indo além da medicina biológica e promovendo a construção de um

ambiente que promova qualidade de vida e equidade para toda a população.

[...] é o nome que se dá a um projeto de desenvolvimento social, que tem a saúde e suas múltiplas determinações como centro das atenções. É também um movimento de luta por um estilo de desenvolvimento sustentável, que satisfaça as necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade futura de satisfazer suas próprias necessidades (GUIMARÃES, 2000, p. 15).

Sendo assim, pensar em saúde deve ultrapassar o conceito biológico, de doença e morte; deve-se estrair intrínseco a qualidade de vida e nos aspectos sociais, econômicos, ambientais e políticos da sociedade.

No Brasil, os primeiros estudos sobre as cidades saudáveis foram realizados por Mendes (1996). Os aspectos necessários para o alcance da qualidade de vida são estratégias intersetoriais de governança e políticas públicas (WESTPHAL, 2000; MENDES, 2000 apud SOUZA, 2016).

Discussões e Resultados

Conforme já apresentado na introdução, as dimensões escolhidas para análise são o meio ambiente, o desenvolvimento social e a educação. Assim, em cada uma dessas dimensões, foram escolhidos um indicador: a) meio ambiente: abastecimento de água; b) educação: número de não alfabetizados; c) desenvolvimento social: domicílios com renda maior que 2 e menor que 5 salários mínimos.

Além disso, um outro indicador também foi utilizado como auxiliar durante o processo de tratamento dos indicadores. O indicador quantidade de domicílios foi utilizado como auxiliar para compreender a dinâmica espacial das cidades. O indicador

de quantidade de domicílios permite compreender a presença de moradores que estão em cada bairro.

Durante o processo de coleta e tratamento de dados, percalços surgiram e mostram também as dificuldades de trabalhar com indicadores socioeconômicos e a necessidade de cuidado ao pensar e manusear os dados, conforme virá nos tópicos a seguir.

Uberlândia: Espacialização e análise dos indicadores

O meio ambiente vai além de aspectos voltados à natureza e ao meio físico, pois também está relacionado com questões sanitárias do ambiente onde determinada população reside. Deve-se ressaltar ainda que um dos fatores mais importantes e necessários para que se tenha qualidade de vida é acesso água tratada e de qualidade para toda a comunidade. A falta de abastecimento ou o abastecimento não adequado do recurso pode acarretar doenças para a população que utilizam água contaminada.

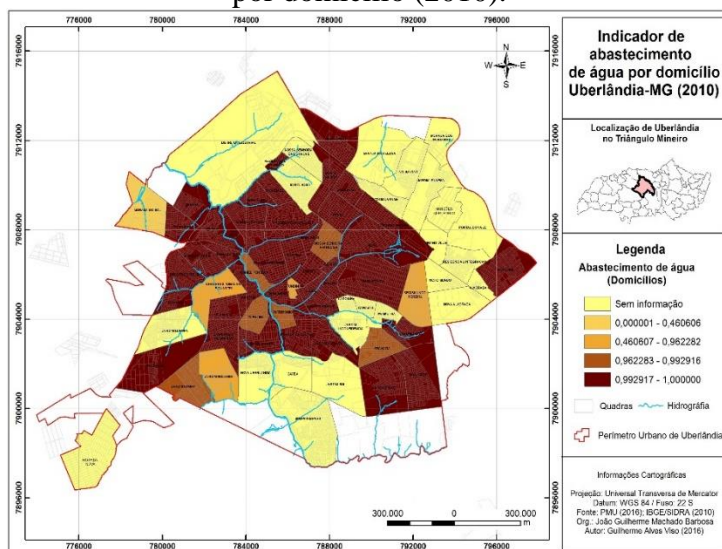
O mapa 1 apresenta o resultado do tratamento estatístico. Pelo mapa, é possível perceber que os bairros Bom Jesus, Umuarama, São José, Morada da Colina, Residencial Gramado, Jardim Karaíba, Taiaman, Santa Luzia, Lídice e Jaraguá não apresentam nenhum domicílio que apresenta falta do serviço de abastecimento de água.

Já os bairros Morada do Sol e Chácaras Tubalina e Quartel apresentam uma grande quantidade de domicílios que não apresentam abastecimento de água. Algumas localidades da cidade não há dados fornecidos pelos indicadores.

Quanto a dimensão do desenvolvimento social, a renda é um importante meio de análise do espaço urbano, pois é determinante para o acesso a bens e serviços.

A escolha desta dimensão deve-se ao fato de ser essa uma das características da urbanização de uma sociedade que segue os princípios de acumulação de capital. Por meio da especulação imobiliária, as melhores áreas da cidade ou áreas que são criadas para posterior valorização acabam sendo as que apresentam melhor e mais completo acesso aos serviços urbanos. Em contrapartida, as populações de localidades mais precárias acabam não usufruindo da cidade como um todo.

Mapa 1 – Uberlândia (MG): indicador de abastecimento de água por domicílio (2010).



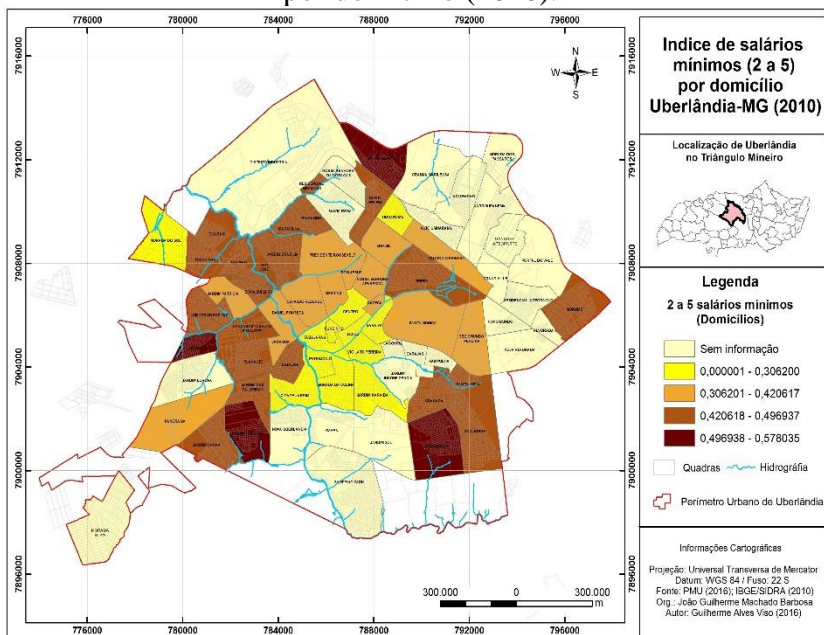
A escolha do indicador de domicílios com total de 2 a 5 salários mínimos justifica-se pelo fato de que ao realizar o procedimento estatístico e espacializar os dados resultantes, é possível inferir quais bairros apresentam o maior número de residências que são consideradas de classe média, pois o

indicador calcula a renda de todas as pessoas acima de 10 anos de idade, independente do vínculo familiar.

Portanto, não somente é necessário em pensar políticas que favoreçam as localidades onde são classificadas como baixo nível de renda per capita (abaixo de 2 salários mínimos), mas também dar continuidade às políticas públicas em processo de implementação e também elaborar novas para as situações desses lugares classificados como classe média.

O mapa 2 apresenta o resultado da relação de domicílio em cada bairro e quantidade dos mesmos que possui uma renda que seja maior que 2 e menor que 5 salários mínimos. Pela análise, os bairros Mansour, Minas Gerais, Laranjeiras e Jardim Holanda apresentam o maior número de domicílios caracterizados pela renda total das pessoas de 2 a 5 salários mínimos. Algumas localidades da cidade também não possui dados sobre esse indicador.

Mapa 2 – Uberlândia (MG): índice de salários mínimos (2 a 5) por domicílio (2010).



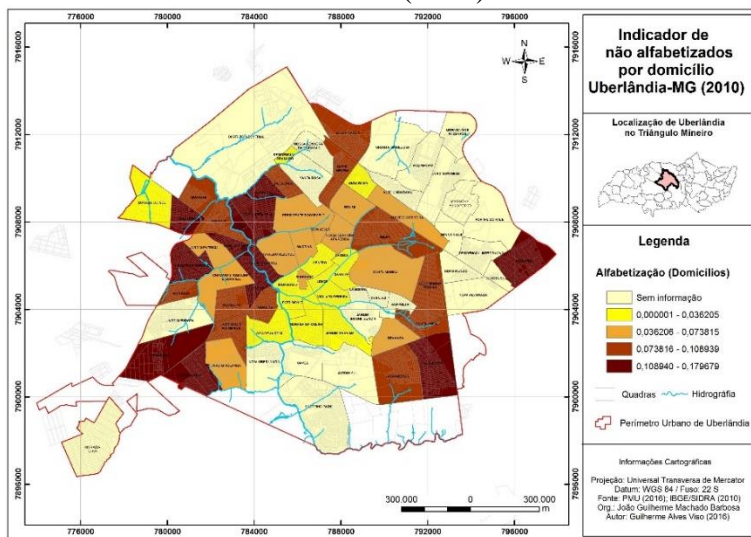
O último indicador analisado corresponde a dimensão da educação. A educação é um importante fator para que a sociedade busque por informações e obtenha acesso aos serviços e direitos que devem ser obrigatórios aos cidadãos e também porque uma cidade com altos níveis de educação possibilita o conhecimento crítico e participativo a respeito das decisões e ações do governo municipal e das políticas públicas.

Diante disso, o indicador que contabiliza o número de não alfabetizados foi escolhido como o indicador a ser especializado e mapeado. Segundo o Censo Demográfico, o nível de alfabetização é contabilizado a partir de uma pessoa que consiga pelo menos escrever o seu nome e ler. Entretanto, uma educação

de qualidade deve propor aos seus cidadãos a habilidade de pensar e agir de maneira crítica a respeito dos acontecimentos e das decisões que são colocadas em uma sociedade marcada pelo sistema capitalista de produção, pensando a favor do melhor para a comunidade.

O mapa 3 mostra o resultado da análise do indicador de educação. A relação do número de não alfabetizados com a quantidade de domicílios em cada bairro, percebe-se que os bairros Tocantins, São Jorge e Jardim Canaã apresentam o maior número de não alfabetizados, enquanto os bairros Lídice e Jardim Karaíba apresentam o menor número de não alfabetizados em relação com a quantidade de domicílios presentes no bairro. Algumas localidades da cidade também não apresentam dados do referido indicador.

Mapa 3 – Uberlândia (MG): indicador de não alfabetizados por domicílio (2010).



Araguari: impossibilidades e críticas

Alguns empecilhos impediram que os indicadores escolhidos para integrar os dois recortes espaciais escolhidos fossem analisados e espacializados em mapas de acordo com o previsto pela metodologia elaborada.

Os problemas encontrados que impedem de continuar com o trabalho de quantificar os indicadores e pensar sobre eles na área intraurbana foi a falta de disponibilidade de dados que compreenda a divisão por bairros estabelecida anteriormente para o mapeamento. Destarte, os indicadores mostrariam pontos críticos onde as políticas públicas e o planejamento deveriam se preocupar. Nesse contexto pesquisado para a cidade de Araguari, todos os indicadores pesquisados, inclusive outros para título de verificação, deveriam apresentar dados estruturados em relação a divisão da cidade por bairros e não somente um dado concreto a respeito do indicador.

Olhando para o problema que foi encontrado no caminho, é possível inferir sobre a dificuldade que alguns institutos de pesquisas têm com o lançamento de dados para que sejam utilizados por pesquisadores, governantes e pela população interessada. Essa falta de cuidado afeta diretamente e desapropria a importância dos indicadores, que devem assumir dois papéis: mostrar se as ações do planejamento proporcionam melhor qualidade de vida e também de apresentar aos gestores áreas do espaço urbano que necessitam de políticas públicas (SOUZA; SOARES, 2014).

Além dessa discrepância na maneira com que os dados são distribuídos entre os municípios, é possível perceber o quanto os dados estão desatualizados perante a configuração atual das cidades. A última edição do censo demográfico realizado pelo

IBGE foi realizada no ano de 2010, e, portanto, certos dados podem não condizer com a atualidade do espaço estudado.

A complexidade da realização do censo é também um fator adicionado na problemática da atualização dos dados. O Brasil é um país de dimensões continentais, e, por conseguinte, coletar as informações de todas as regiões brasileiras requer tempo, recursos, pessoas e capital para a realização do mesmo.

Os indicadores são instrumentos importantes para a realização de um diagnóstico da cidade e para a implementação de políticas públicas e de um planejamento para cidades que seja inclusivo e favoreça todos os moradores. Por isso possuem papel importante por ajudarem a construir uma percepção pública dos problemas complexos, possibilitando uma obtenção de informação quantitativas a respeito das decisões públicas (ESCOBAR, 2003).

Considerações Finais

Os indicadores são instrumentos que dão a possibilidade de compreender o espaço urbano por meio de dados de âmbito quantitativo. A sua utilização permite identificar os problemas urbanos que estão presentes em cada localidade da cidade e com isso elaborar propostas que possam diminuir ou erradicar os problemas de dimensões diferentes, sejam esses sociais, econômicos, ambientais ou educacionais. Também foi possível perceber que alguns dados se constituem desatualizados e não contribuem para áreas que foram expandidas após a publicação desses indicadores.

A tentativa de dois recortes espaciais deixou claro algumas dificuldades ao trabalhar com indicadores socioeconômicos. Muitas vezes há a falta de dados não disponibilizados pelos institutos de pesquisa (como o IBGE, utilizado na pesquisa), que,

para atingir os seus resultados, precisará buscar métodos alternativos para a execução da pesquisa.

E também a necessidade de se construir e pensar cidades saudáveis é uma temática atual. A discussão é necessária, pois a melhor forma de construção de uma cidade com políticas públicas e planejamento sustentável é com a ação conjunta do governo e dos moradores locais. Nesse contexto, os indicadores representam importantes ferramentas de identificação das áreas que mais necessitam de ações saudáveis e a estatística e cartografia contribuíram para dar tratamento ao valor bruto dos indicadores.

Referências

ARAÚJO, F. A. V. *(Re)configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)*. 2010. 299 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia, 2010.

ESCOBAR, L. Indicadores sintéticos de calidad ambiental: un modelo general para grandes zonas urbanas. *Revista eure*, n. 32, v. 96, 2003. p. 73-98.

GOMES, M. A. S.; SOARES, B. R. Reflexões sobre a qualidade ambiental urbana. *Estudos Geográficos: Revista Eletrônica de Geografia*, Rio Claro, v. 2, n. 2, 2004.

GUIMARÃES, R. P. Agenda 21 e desenvolvimento sustentável: o desafio político da sustentabilidade. *Debates Sócio-Ambientais*, São Paulo, v. 4, n. 11, p. 10-13, jan. 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico de 2010*. Rio de

Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em:
<<http://censo2010.ibge.gov.br>>.

LALONDE, M. *A New Perspective on the Health of Canadians*. Toronto: Governo do Canadá, 1974. 77 p.

LIMA, S. C. A construção de Cidades Saudáveis a partir de estratégias de promoção da saúde. In: LIMA, S. C.; COSTA, E. M. (orgs.). *Construindo Cidades Saudáveis*. Uberlândia: Assis Editora, 2013. p. 13-44.

MENDES, E. V. *Uma agenda para a saúde*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MENDES, R. *Cidades Saudáveis no Brasil e os Processos Participativos: os casos de Jundiá e Maceió*. 2000. 232 f. Tese (Doutorado em Saúde Pública) – Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2000. Disponível em:
<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6135/tde-06112004-211843/pt-br.php>>.

NORRIS, T.; PITTMAN, M. The healthy communities movement and the coalition for healthier cities and communities. *Public Health Reports*, v. 2, 2000. p. 118-124.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). *Twenty steps for developing a healthy Cities Project*. 3 ed. Genebra: OMS, 2002, 64 p.

PESSÔA, V. L. S. *O café e a soja na (re) organização do espaço do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba*. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1999. p. 113

REDE PORTUGUESA DE CIDADES SAUDÁVEIS. *O que são as cidades saudáveis*. Lisboa: RPCS, 2013. Disponível em:

<<http://redecidadessaudaveis.com/index.php/pt/cidades-saudaveis>>.

SANTOS, M. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993. p. 157

SOARES, B. R. *Uberlândia: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro*. 1995. 366 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências Humanas e Letras, Universidade de São Paulo, São Paulo. 1995.

SOUZA, J. R.; SOARES, B. R. A utilização de indicadores como suporte à gestão das políticas públicas no Brasil. In: Colóquio Ibérico de Geografia, 14, 2014, Guimarães. *Anais...* Guimarães, Portugal: Departamento de Geografia, Universidade do Minho, 2014. p. 736-741.

SOUZA, J. R. *Trilhando por cidades saudáveis: contribuição metodológica de índice e sua aplicação em Uberlândia, Minas Gerais*. 2016. 265 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2016.

WESTPHAL, M. F. O Movimento Cidades/Municípios Saudáveis: um compromisso com a qualidade de vida. *Ciência & Saúde Coletiva*. Porto Alegre, v. 5, n. 1, p. 39-51, jan 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v5n1/7078.pdf>>.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). *Declaração de Alma-Ata*. Alma-Ata: WHO, 1978. Disponível em: <<http://cmdss2011.org/site/wpcontent/uploads/2011/07.pdf>>.

CAPÍTULO 12

ANÁLISE SOCIOESPACIAL DO PARQUE MATA DO IPÊ EM UBERABA-MG: ASPECTOS DA INFRAESTRUTURA E PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS

*Moizés Rodrigues da Silva*³³
*Marcos Antônio Silvestre Gomes*³⁴

Introdução

Os parques urbanos caracterizam-se, a priori, como elementos cênicos relacionados ao lazer, ao verde e a tranquilidade na cidade. No entanto, são elementos que revelam as contradições da produção, dos usos e apropriações no espaço. Alves (2013, p. 101) ressalta a importância desses equipamentos para a qualidade de vida, que se constituem como espaços de usos democráticos, pois possibilita o desenvolvimento de atividades sociais e, conseqüentemente, a vitalidade urbana. Neste sentido, Viana *et al.* (p. 4045, 2014), argumenta sobre a importância das áreas verdes para melhor convivência dos cidadãos.

Bovo (2009) salienta que:

será possível dispor desses espaços livres na cidade não só como um fragmento ou retalho do desenho urbano, mas sim, como espaços onde o cidadão possa vivenciar seu

³³ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFU. E-mail: <moizes.rodrique@hotmail.com>.

³⁴ Professor Adjunto do Departamento de Geografia/ UFTM
E-mail: <gomesmas@yahoo.com>.

tempo de lazer, ou simplesmente ficar na praça ou parque. É neste contexto, que destacamos as contribuições ecológicas, estéticas e sociais decorrentes da existência dos elementos naturais na minimização dos impactos resultantes das atividades humanas. (BOVO, 2009, p. 109).

Numa perspectiva socioambiental, os parques podem constituir-se como áreas de conservação ambiental, proporcionando lazer e recreação para seus habitantes e melhoria estético - paisagística da cidade. No Brasil, a Lei Federal 6766/1979, determina que parques, praças e outras áreas verdes são implantadas em áreas públicas pelo Poder Público Municipal, sobre estes equipamentos públicos, Gomes (2009) destaca que;

a maioria destes espaços, estão concentrados em específicas das cidades, tendo suas localizações determinadas por critérios políticos ou econômicos, quando compõem um forte elemento de valorização imobiliária (GOMES, 2009).

Ao longo do século XX, sobretudo, os parques tornaram-se espaços de muita visibilidade nas grandes cidades do mundo, considerando-se os diversos aspectos que os permeiam. Conforme Macedo e Sakata (2003, p.7) bastam citar alguns exemplos como o Central Park em Nova Iorque, Parques da Luz e Trianon em São Paulo, o Passeio Público de Curitiba, e no interior do estado de São Paulo o caso dos Parques Prefeito Luiz Roberto Jábali “Curupira” e Dr. Luis Carlos Raya em Ribeirão Preto/SP estudados por Gomes (2013).

Para Carmo (2011) os parques urbanos no Brasil apresentam-se como espaços democráticos e de interação social, porém a maior parte assume aspirações e pretensões no espaço, geralmente, encontra-se nas áreas nobres das cidades, excluindo

parcela significativa da população dos benefícios propiciados pelos mesmos.

Na cidade de Uberaba-MG, há uma carência generalizada de cobertura vegetal, além de excesso de áreas impermeabilizadas e ineficiência dos seus espaços públicos de lazer para a população.

Em relação aos Parques da cidade Gomes et al (2015) afirma que:

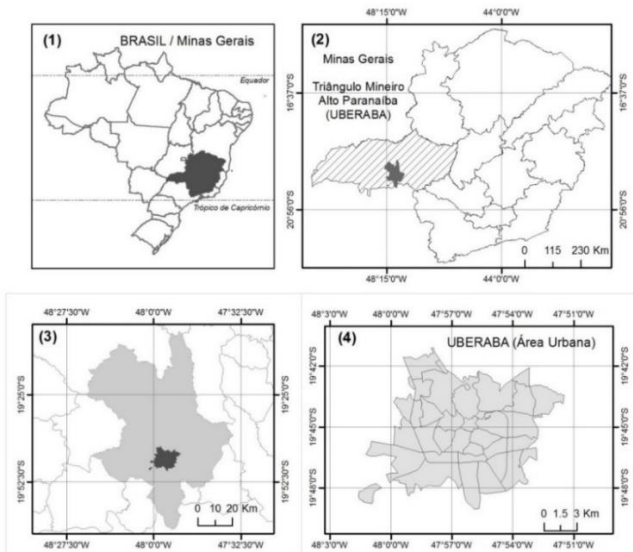
os mesmos não se apresentam como espaços de grande visibilidade ou atratividade para seus habitantes, seja pela qualidade da infraestrutura ou pelo tratamento estético paisagístico (Gomes et al., 2015).

Neste sentido, este trabalho é fruto de pesquisa de conclusão de curso de graduação em Geografia, cujas análises realizaram-se entre os anos de 2014-2016 no município de Uberaba-MG, sendo também parte de um projeto de pesquisa de Iniciação Científica fomentado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais - FAPEMIG. Nesta pesquisa, é apresentado um quadro da problemática dos parques urbanos em Uberaba além de análise especificamente de alguns aspectos do parque Mata do Ipê com base em levantamentos empíricos e teóricos. O levantamento de dados foi obtido através de aplicação de formulário adaptado pelos autores buscando informações referentes à infraestrutura e percepção dos usuários em relação ao equipamento público em análise.

Caracterização Do Parque Municipal Mata do Ipê em Uberaba – MG

O município de Uberaba está localizado na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, estado de Minas Gerais. Conforme a Empresa Brasileira de Pesquisa e Agropecuária - EMBRAPA (1982) esta região, insere-se no Complexo do Brasil Central, bioma Cerrado, com complexo de formações vegetais, desde campos até matas mais densas, os cerradões, matas de galerias e veredas. Em 2018 os indicadores populacionais do município de Uberaba, apontavam uma estimativa de 330.361 habitantes (IBGE, 2018).

Figura1 – Localização do município de Uberaba (MG).



Elaboração: Ricardo Vicente Ferreira (2015).

Em cidades com mais de 20 mil habitantes, há a obrigatoriedade de uma legislação que estabelece à implementação de políticas urbanas sustentáveis. Neste sentido, Saboya (2007, p.39) menciona o **Plano diretor** como um documento que sintetiza os objetivos consensuados para os municípios ao estabelecer princípios, diretrizes e normas a serem utilizadas no processo de desenvolvimento urbano.

Os parques urbanos de Uberaba são referenciados como patrimônio natural da cidade, pela Lei nº 359/2006 que institui o Plano Diretor Municipal de Uberaba, e destaca em seu artigo 106, os Parques públicos da cidade (Quadro 1).

Quadro 1. Parques públicos urbanos discriminados no Plano Diretor Municipal de Uberaba (Lei nº 359/2006).	
Nome	Localização/Bairro
Parque Ecológico Mata do Carrinho	Parque das Américas
Parque Mata José Elias (Parque do Paço)	Santa Marta
Parque Municipal Mata do Ipê	Leblon
Bosque do Jacarandá (parque e zoológico)	Jardim São Bento
Parque Mata do Bacuri	Quinta da Boa Esperança
Parque São Cristóvão	Paraíso
Parque Linear Grande Horizonte	Parque Grande Horizonte, Villaggio dei Fiori, Recanto das Torres e Jardim Uberaba
Parque Córrego das Lajes	Jardim São Bento
Parque Tancredo Neves	Residencial Tancredo Neves
Parque no entorno do Piscinão (Parque das Acácias)	Parque
Parque 2000	Residencial 2000

Org. Marcos Antônio Silvestre Gomes (2015).

Distribuídos de forma irregular pela malha urbana, os parques urbanos destacados no Quadro, surgiram em diferentes momentos da história da cidade. Conforme estudos realizados por Gomes et al.(2015) os referidos equipamentos, apresentam usos comprometidos e em sua maioria encontram-se como espaços abandonados, sem qualquer infraestrutura ou condições de uso. Apenas os parques do Jacarandá, Mata do Ipê, das Acácias favorecem seus usos pela população.

Nesta pesquisa, deu-se ênfase a uma análise do Parque Municipal Mata do Ipê pela sua importância como espaço de conservação ambiental e de lazer e pela problemática urbana que os envolve. O Parque Mata do Ipê foi criado pela Lei Municipal nº 2.593, de 20/04/1976 e transformado em Parque Municipal pela Lei 6.599 de 27/03/1998, conforme o Plano de Manejo da referida instituição, sua área é de 3.53 hectares, equivalente a 35.300 m².

Em todo seu processo histórico, o Parque passou por pontuais intervenções urbanas para melhoria de seu aspecto estético-paisagístico. No entanto as readequações não estão em conformidade com as legislações que o rege.

Aspecto da Infraestrutura Física no Parque Mata do Ipê

Os Parques são espaços públicos que confere lazer a população urbana. Deste modo Bueno (2008) destaca que:

Os Parques Urbanos são espaços indispensáveis à cidade, pois aliado aos aspectos ambientais, os mesmos assumem importância ainda mais significativa, por configurarem como áreas de lazer, que podem ser usufruídas por grande

parcela da população de menor poder aquisitivo, que não dispõe de recursos para ter acesso aos espaços de lazer de caráter privado, como os clubes. (BUENO, 2008, p. 95).

Configurados como espaços de socialização, estes equipamentos abertos ao uso da população precisam de uma adequada infraestrutura para proporcionar lazer ao usuário. Para Alves (2013, p.107) dados configuram que os maiores índices de permanência nos parques recaem naqueles dotados de uma boa cobertura vegetal, com programações direcionadas aos diversos públicos e com evidente nível de segurança interna.

No que se refere aos aspectos da infraestrutura física da Mata do Ipê, o Parque é cercado com gradil na fachada frontal e lateral, ao fundo é cercado por muro. Dispõe ainda de 5 lagos artificiais de diferentes dimensões formados pelas águas advindas das nascentes internas e externas à sua área. Dispõe de 47 bancos de madeira; 4 mesas de concreto, sendo 3 delas danificadas (figura 3). Há 23 lixeiras em bom estado de conservação e 1 lixeira para coleta seletiva de lixo; 2 torneiras para bebedouro não sendo de água gelada e uma danificada (figura 4); 2 sanitários sendo um masculino e um feminino (figura 5); uma edificação administrativa e um depósito de materiais, ambos com necessidades de reparos, além de uma guarita na entrada do Parque.

Encontram-se distribuídas no parque 50 placas de sinalização aos visitantes, em sua maioria de orientação sobre a conservação do equipamento, e de identificação das espécies de árvores, além de uma placa informativa sobre a intervenção realizada no Parque e uma placa de identificação do logradouro feita em concreto; 30 postes de iluminação em que todas as lâmpadas estão em boas condições e 7 aparelhos de ginástica (figura 6).



Figura 1. Vista da Entrada do Parque Mata do Ipê na Avenida Guilherme Ferreira.
Fonte: Autor (2016).



Figura 2 -Lago artificial na Mata do Ipê.
Fonte: Autor (2016).



Figura 3- Banco de concreto danificado após a revitalização.
Foto: Autor (2016).



Figura 4- Bebedouro em mal estado de conservação na Mata do Ipê
Foto: Autor (2016).



Figura 5 - Sanitários na Mata do Ipê.

Fo: Autor (2016).



Figura 6 - Aparelhos de ginástica na Mata do Ipê e impermeabilidade do solo.

Foto: Autor (2016).

Em geral, o Parque Municipal Mata do Ipê apresenta pouca atratividade, especialmente para crianças e jovens. Como forma de aperfeiçoar seu uso e função, a implantação de alguns monumentos, se faz necessário para os visitantes em seus momentos de lazer, proporcionando assim uma melhor comodidade. Neste sentido, no próximo tópico será abordada a percepção do público visitante sobre o equipamento em questão.

Percepção Dos Usuários Do Parque Mata Do Ipê

Torna-se preponderante compreender o perfil da população usuária deste equipamento, ainda no sentido de entender sua importância no espaço urbano e a concepção deste pelo público visitante. Conforme Campos e Filetto (2011), tais informações

podem ajudar administradores, gestores públicos e pesquisadores a compreender o comportamento dos usuários, bem como as causas e possíveis soluções dos impactos ecológicos causados pelos visitantes.

Para Silva (2003, p. 11) a percepção refere-se ao “modo pelo qual o homem sente e compreende o mundo, por intermédio de seus sentidos e de seu sistema cognitivo, podendo ainda ser considerada como um conjunto de processos pelos quais os indivíduos mantêm contato com o ambiente”. Neste âmbito, alguns estudos mostram que a boa qualidade social e física de parques urbanos, como por exemplo, infraestrutura adequada, segurança, facilidade de acesso, baixa poluição além de outros fatores aumentam a possibilidade de frequência das pessoas (REIS, 2001).

Para avaliar a opinião dos visitantes do Parque Mata do Ipê, optou-se pela utilização do questionário aplicado com o usuário. Foram aplicados 30 questionários aos frequentadores durante o horário de funcionamento do local, sendo estes selecionados de forma aleatória. As entrevistas visavam traçar o perfil dos visitantes e diagnosticar suas visões em relação ao Parque, tais, qualidade dos equipamentos existentes na área, atividades realizadas, frequência ao Parque; problemas detectados na área e possíveis sugestões de mudanças e melhorias.

Quanto ao sexo, os usuários entrevistados no Parque Mata do Ipê foram divididos em 16 homens e 14 mulheres, correspondendo a 53% do sexo masculino e 47% do sexo feminino. No que se refere à escolaridade dos frequentadores do parque, constata-se que em sua maioria são alfabetizados uma vez que não apresentou usuários sem escolaridade.

A participação maior foi dos entrevistados que possuem o ensino médio completo (40%), configurando-se como quase metade dos entrevistados. 23% têm ensino fundamental e 37 % detêm ensino superior.

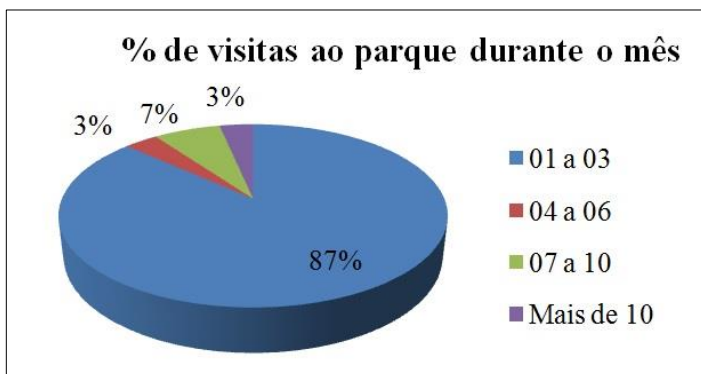
Em relação à ocupação profissional dos usuários entrevistados do Parque Mata do Ipê, constata-se que a população que se encontra inserida no mercado de trabalho é a que se destaca.

Deste modo, os dados mostram que 83% dos entrevistados são trabalhadores formais, os quais possuem uma renda familiar mensal em média de 3 a 5 salários mínimos³⁵. No que confere ao meio de locomoção dos entrevistados, 61% dos visitantes utilizam o carro como principal meio de transporte, denota-se que, mesmo morando próximo ao Parque, os usuários utilizam algum meio de transporte para se locomover.

O Parque Mata do Ipê é um equipamento utilizado com fins de visitação, de estudo ou de entretenimento, não se constituindo como área para prática de esportes, uma vez que não conta com pista de caminhada, quadra de esporte, playground infantil ou similares. Neste sentido, o Gráfico 1 apresenta a relação do número de visitas que os usuários fazem ao parque no período de um mês. Desta parcela dos entrevistados, 87% visita o parque de 1 a 3 vezes por mês. Dentre a parcela dos entrevistados mais frequente de 07 a 10 vezes por mês ou mais de 10, nota-se que são em sua maioria visitantes que trabalham no entorno da unidade e o utiliza nos intervalos de descanso.

³⁵ Valor do Salário mínimo em 2015 era de R\$788,00 (BRASIL. Ministério da Fazenda) .

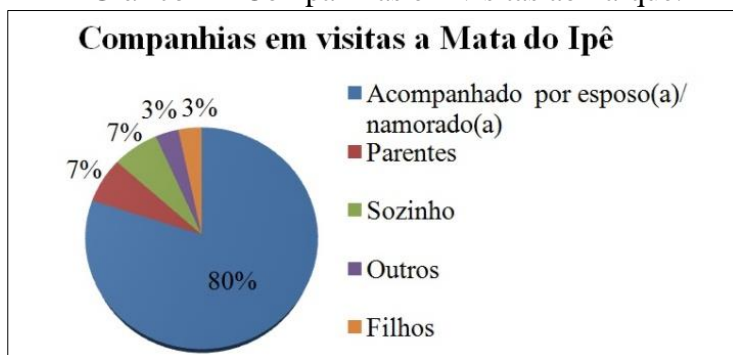
Gráfico 1 – Visitas mensais dos usuários ao parque.



Fonte: Coleta em campo.
Organização/Elaboração: Autor (2016).

Outra variável que serviu como levantamento de informações sobre a forma de como os usuários se dirigem ao Parque é se sozinhos ou acompanhados. Os resultados podem ser visualizados no Gráfico 2.

Gráfico 2 – Companhias em visitas ao Parque.



Fonte: Coleta em campo.
Organização/Elaboração: Autor (2016).

Como constatado acima, um percentual de 80% dos usuários vai “Acompanhados por esposo (a)/ namorado(a)”. Os usuários que vão sozinhos ou acompanhados por algum parentesco somam-se 7% cada um, não havendo casos de pessoas que vão “Acompanhados por amigos”, os “Acompanhados por filhos” somam 3%, mesmo percentual de “Outros”. No que se refere ao tempo de permanência no Parque, os resultados podem ser visualizados no Gráfico 3.

Gráfico 3 – Tempo de permanência do usuário no Parque.



Fonte: Coleta em campo.

Organização/Elaboração: Autor (2016).

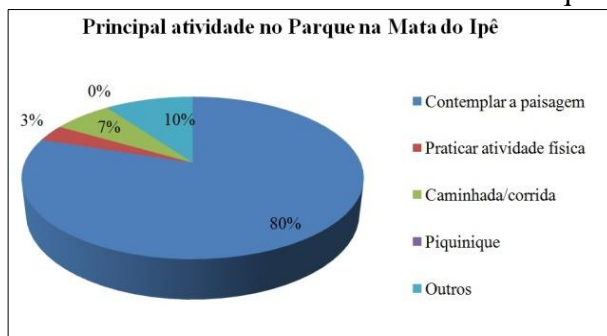
Os entrevistados que permanecem até 1 hora no Parque somam 57% do total de visitantes. Aos permanecem de 1 a 2 horas equivale a 10% do total de visitantes, já os que permanecem por mais de 2 horas totalizam 33% do total de usuários entrevistados.

Como observado, o tempo de permanência da maioria dos visitantes no Parque inferior a uma hora, assim isto pode estar relacionado tanto às condições de atratividade do Parque, que são pequenas, quanto à condição do público que trabalha nas imediações e usufruem do mesmo apenas nos intervalos de

trabalho, como já mencionado. A adequação da infraestrutura como quiosques e de equipamentos para crianças e jovens poderiam resultar em efeitos positivos neste aspecto analisado.

Sobre às principais atividades que os visitantes realizam no Parque, o Gráfico 4 apresenta:

Gráfico 4 - Atividades dos usuários no Parque.



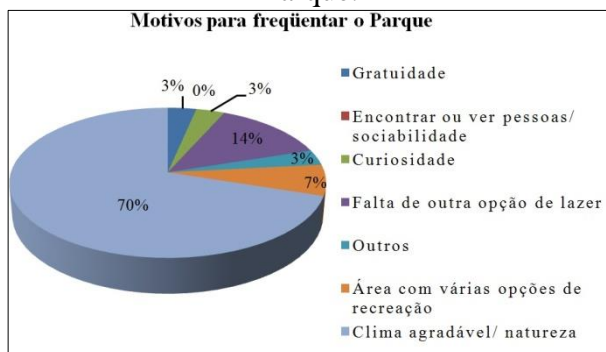
Fonte: Coleta em campo.

Organização/Elaboração: Autor (2016).

Nota-se que em sua maioria, os visitantes vão o parque com o intuito de “contemplar a paisagem” (80%). Deste modo, percebe-se que há um forte atrativo vinculado à ideia de se estar em contato com a natureza, seja por se constituir como local de refúgio natural seja como espaço de convivência coletiva ou no simples usufruto do ócio.

Com relação aos motivos para frequentar o Parque, a opinião dos pesquisados sistematizam-se da seguinte forma.

Gráfico 5 – Principais motivos de frequência dos usuários ao Parque.



Fonte: Coleta em campo.
Organização/Elaboração: Autor (2016).

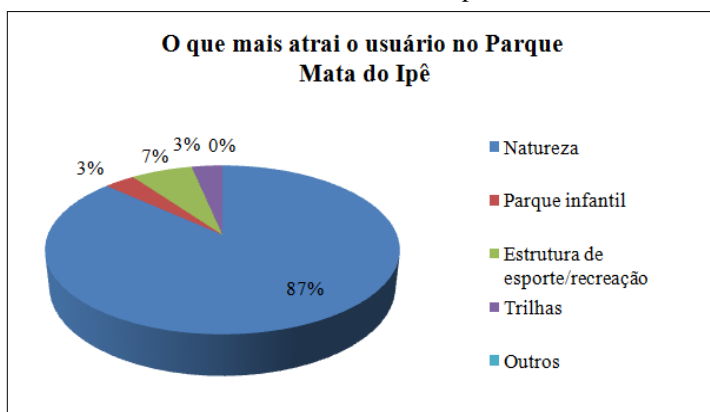
Os usuários que foram ao Parque apenas por causa do “Clima agradável/natureza” totalizam 70% dos entrevistados. Enquanto 14% dos visitantes alegaram que foram ao Parque por “Falta de outra opção de lazer”, 7% dos pesquisados responderam que sua ida se remete ao motivo do Parque se perpetuar como uma área que oferece várias outras opções de recreação. Os usuários que responderam que foram ao Parque por “Gratuidade”, “Curiosidade” e “Outros” indicam 3% para cada. De fato, Conforme Alves (2013, p.107) os dados configuram que as maiores motivações de frequência e permanência nos Parques recaem naqueles dotados de infraestrutura, uma boa cobertura vegetal, com programações direcionadas aos diversos públicos e com evidente nível de segurança interna tende a atrair mais público.

O Parque Mata do Ipê destaca-se como uma das principais áreas públicas e gratuitas destinadas ao lazer da população de Uberaba. Com vegetação de aspecto arbóreo, espécies como Ipê

(*Tabebuia serratifolia*), *Angicos* (*Anadenanthera colubrina*), *Jatobá* (*Hymenaea courbaril*), *Jacarandá* (*Platypodium elegans*), etc, são encontradas em seu interior (PEGORARI, 2007, p.9). Sua importância se deve também como área de conservação, pois contém um importante acervo natural de vegetação do cerrado. Neste sentido, sobre as principais atrações do Parque, nota-se a opinião dos entrevistados no Gráfico 6.

Gráfico 6 – Principais atrações para os usuários do Parque.

Fonte: Coleta em campo.



Organização/Elaboração: Autor (2016).

Responderam “Estrutura de esporte/recreação” 7% dos entrevistados. Os usuários que indicaram que o “Parque Infantil” e as “Trilhas” são o que mais os atraem resultam 3% para cada. Todavia, cabe salientar que alguns atrativos não estão disponíveis no Parque, como Parque infantil e Estrutura de esporte.

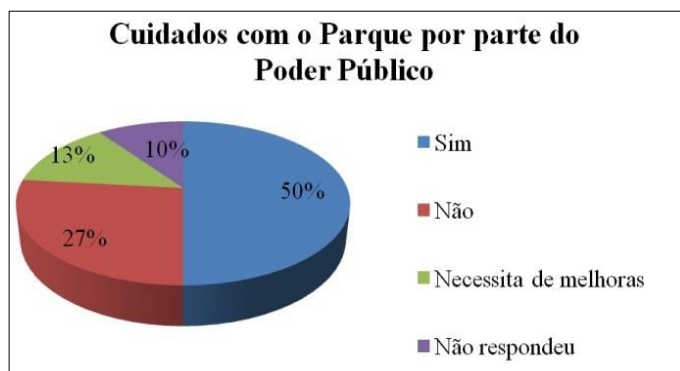
O Poder público municipal deve garantir a participação da sociedade na elaboração de projetos ou intervenções acerca do patrimônio público. Neste aspecto, nota-se o descumprimento do Art. 43 do Estatuto da Cidade sobre a Gestão Democrática da

Cidade, em que não foram realizadas consultas à população sobre o que a mesma tem interesse de implantar no local, visto que a administração da área é responsabilidade da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Turismo (SEMAT). Sobre os questionamentos, na ficha de avaliação que se encontra no anexo deste trabalho, indagamos aos usuários sobre as deficiências do Parque em sua percepção. De modo geral obtivemos questionamentos variados e de suma relevância.

Nos questionamentos, foi abordado sobre a falta de produtos a serem comercializados no interior do Parque no momento da visita, além de problemas relacionados à acessibilidade e animais soltos para contemplação por exemplo, gansos, pavões e macacos de pequeno porte. Foi mencionado novamente também a ausência de um parque infantil, deficiência na limpeza e manutenção do local, inexistência de bebedouros com água gelada, segurança etc. Também houve usuários que responderam que o Parque não apresenta nenhuma deficiência.

Considerando que a atuação do Poder Público municipal reflete, em parte, a percepção que o usuário tem do Parque, foi questionada a opinião dos entrevistados sobre este quesito, conforme Gráfico 7.

Gráfico 7 – Cuidado com o Parque por parte do Poder Público.



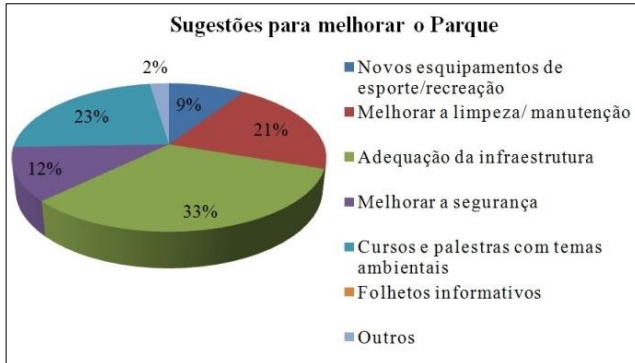
Fonte: Coleta em campo.
Organização/Elaboração: Autor (2016).

Segundo as entrevistas, 50% dos usuários responderam [SIM] que o Parque está recebendo cuidados necessários por parte da administração municipal, enquanto 27% consideraram que o Parque não recebe os cuidados necessários; 13% dos usuários opinaram que o mesmo necessita de melhorias, o restante (10%) dos entrevistados não souberam expor suas opiniões. Diante das análises empíricas nota-se que o Parque recebe cuidados pontuais pelo Poder Público observa-se também que estes cuidados são esporádicos, pois em seu interior encontram-se diversas irregularidades nos equipamentos de uso coletivo, como bancos, bebedouros e ausência de barra de contenção ao visitante próximo ao lago, garantindo maior segurança aos frequentadores.

O gráfico 8 expressa às sugestões dos usuários para a melhoria das condições de uso do Parque. A priori, esse item poderia induzir o contraditório em relação aos resultados do gráfico 7. Ao mencionar que o Parque recebe os devidos cuidados necessários pelo Poder Público, os próprios usuários apontam as

diversas problemáticas que se encontra no mesmo, destacando também a falta de segurança e de equipamentos de usos coletivos.

Gráfico 8 – Sugestões dos usuários para melhorar o Parque.



Fonte: Coleta em campo.

Organização/Elaboração: Autor (2016).

As sugestões de melhorias no Parque se basearam nas seguintes assertivas apresentadas ao público visitante: “Adequação da Infraestrutura” (pista, quiosques, bebedouro, iluminação etc.) o qual somaram 33% dos entrevistados. Os usuários que sugeriram “Cursos e palestras com temas ambientais” e “Melhorar a limpeza/manutenção” representam 23% e 21% dos entrevistados, respectivamente; 12% dos usuários sugeriram “Melhorar a segurança”, 9% apontaram “Novos equipamentos de esporte/recreação” e 2% disseram “outro”.

De modo geral, a melhoria na infraestrutura é fundamental para que o visitante se sinta à vontade e pertencente ao local. Todos esses fatores, se observados pelos gestores, poderão contribuir para a maior atratividade dos usuários no Parque Mata do Ipê e nos outros parques de Uberaba.

Neste sentido, as reivindicações da população devem ser levadas em consideração, visto que ela convive diariamente com o equipamento, inteirando-se de suas problemáticas e deficiências. Bueno (2008, p.153), argumenta que “é necessário o poder público ouvir a população na hora de intervir no espaço público, uma vez que seus usuários sentem no cotidiano os elementos que o tornam forte bem como os que o enfraquecem”

Considerações Finais

A presente pesquisa teve como elemento norteador a análise da percepção dos usuários do Parque Mata do Ipê em Uberaba. Neste âmbito, constatou-se que os impasses existentes no local são entraves históricos, pois decorrem do seu processo de transformação em Parque até sua atual inserção na conjuntura urbana do município. Sobre a infraestrutura, notou-se a ineficiência do Poder Público na gestão e administração deste equipamento.

Nas entrevistas foi possível traçar o perfil socioeconômico bem como a percepção dos usuários do Parque. Constatou-se que o perfil dos frequentadores é de renda média, a maioria dos sujeitos entrevistados exercem algum tipo de atividade remunerada. Sobre os meios de locomoção dos usuários, destaca-se o uso do automóvel. Constatou-se que a frequência de visitação ao Parque oscila entre 1 a 3 vezes ao mês, em geral com o intuito de contemplar a paisagem.

As sugestões dos visitantes do Parque Mata do Ipê são diversas e significativas, sempre no sentido de potencializar este espaço ao alcance de suas funções plenas. Deste modo, ouvir os usuários deste espaço constitui uma etapa importante para elaboração de políticas públicas voltadas para atender as

necessidades da própria população, visto que as pessoas conhecem, usam e percebem de diversas formas o seu cotidiano e os elementos e espaços que o norteia. Neste sentido, destaca-se a importância deste equipamento no espaço urbano, pois se apresenta como opção de lazer para os cidadãos, sobretudo a parcela que o utiliza como espaço de descanso no intervalo de trabalho, além dos aspectos ambientais, paisagísticos e estéticos que atraem uma diversidade de público, sobretudo, aos finais de semana.

Outro fator a ser evidenciado refere-se às dificuldades de se obter informações durante a aplicação dos questionários. Todavia, destaca-se a importância deste estudo do Parque Mata do Ipê para melhor compreensão da real situação em que se encontram os parques urbanos na cidade de Uberaba. Os parques, como equipamento de uso universal, deveriam não apenas proporcionar lazer para a população localizada próxima a ele, mas também garantir o acesso aos que residem nos arrabaldes das cidades. Neste contexto, para que se tenha uma gestão democrática da cidade, instrumentos como debates, audiências e consultas públicas são de suma importância.

Referências

ALVES, T. C. V. A. *Parques urbanos de Fortaleza-CE: espaço vivido e qualidade de vida*. 2012. 198 f. Tese - (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2012. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/104416>>.

BOVO, M C. *Áreas Verdes urbanas, Imagem e Uso: um estudo geográfico sobre a cidade de Maringá-PR*. Tese (Doutorado em

Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, 2009.

BUENO, J. L. C. *A importância das áreas livres para a sustentabilidade urbana: a função, o uso e a percepção ambiental no parque da cidade Teresina, Piauí*. 2008. 211f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2008.

BRASIL. *Lei nº 6.766*, de 19 de Dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências. Texto atualizado em 30 de março de 2001, de acordo com Lei 9.785 de 29 de janeiro de 1999.

_____. *Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001*. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

CAMPOS, R.F.; FILETTO, F. *Análise do perfil, da percepção ambiental e da qualidade da experiência dos visitantes da Serra do Cipó (MG)*. Revista Brasileira de Ecoturismo, São Paulo, v.4, n.1, 2011, p.69 -94.

CARMO, J. C. B. *Parques Urbanos: meio de interação sócio-ambiental*. Estudos Geográficos (UNESP), Rio Claro/SP. v. 9, p. 52-72, 2011

GOMES, M. A. S. *Parques urbanos de Ribeirão Preto - SP: Na produção do espaço, o espetáculo da natureza*. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geociências. Universidade Estadual de Campinas. Campinas: 2009.

_____; NASCIMENTO, J. A.; SILVA, M. R. *Análise Socioespacial dos parques Jacarandá e Mata do Ipê na cidade de Uberaba-MG- Brasil*. Anais de congresso do XXI encontro de Geógrafos da America Latina, Havana 2015, p x.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Estimativa de população 2018*. Disponível: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberaba/panorama>. Acesso em Setembro de 2018.

MACEDO, S. S.; SAKATA, F. G. *Parques Urbanos no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2003.

PEGORARI, P. O. *Fitossociologia de três fragmentos florestais urbanos de Uberaba, Minas Gerais*. 2007. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA. *Lei n° 359, de 11 de outubro de 2006*. Plano Diretor do Município de Uberaba. Disponível em:

<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/plano_diretor/arquivos/plano_diretor_e_legislacao_urbanistica/lei_plano_diretor/lc_359/lc_359.pdf>. Acesso em: 20 de março de 2016.

REIS, R. S.. *Determinantes Ambientais para a Realização de Atividades Físicas nos Parques Urbanos de Curitiba: Uma Abordagem Sócia Ecológica da Percepção dos Usuários*. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Centro de Desportos da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, SC. 101 p. 2001.

SILVA, L. J. M. *Parques urbanos: a natureza na cidade - Uma análise da percepção dos atores urbanos*. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável da Universidade de Brasília. 114p. 2003.

