

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE UBERLÂNDIA E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANEJAMENTO

Geisa Daise Gumiero Cleps

Profa. Dra. do Curso de Pós-Graduação em Geografia - UFU
gdgumiero@ras.ufu.br

RESUMO

Evidencia-se hoje que mais da metade da população mundial vive exclusivamente nas cidades, promovendo cenários de lutas e interesses urbanos diferenciados e em diversas escalas. Nesse contexto, o planejamento e a gestão urbana tornaram-se elementos essenciais ao processo de governança. No Brasil, com o crescente aumento dos problemas urbanos, onde mais de 80% da população vive em áreas urbanas, o planejamento urbano tornou-se uma estratégia que objetiva proporcionar melhores condições de vida à população, principalmente sob a ótica da justiça social. Por isso tem sido praticado não somente pelo Estado, mas também por Organizações Não-Governamentais (ONGs) e outras organizações sociais. Nesse sentido, este trabalho tem como objetivo principal analisar o papel das políticas públicas desenvolvidas em Uberlândia referentes ao planejamento urbano, avaliando a base histórico-estrutural para a realização dessa prática, bem como os aspectos sociais, econômicos e metodológicos, mais recentes que a permeiam.

Palavras-chave: cidade, organização territorial, poder público, planejamento urbano

UBERLÂNDIA'S URBAN SPACE PRODUCTION AND THE PUBLIC POLICIES ON PLANNING

ABSTRACT

In the world today more than half of the world's population lives exclusively in cities, promoting struggle scenes and several different scales of urban interests. Therefore, the urban planning and management have become key elements in the governance process. In Brazil, with urban problems on increase, where more than 80% of the population lives in urban areas, the urban planning has become a strategy that seeks to provide better conditions of life for the people, especially from the social justice point of view. For this reason it has been practiced not only by the state but also by nongovernmental organizations (NGOs) and other social organizations. This study aims to examine the main role of public policies developed in Uberlândia related to urban planning, evaluating the historical and structural basis for the realization of this practice, as well as the social, economic and methodological aspects, more recent that take part in it.

Key-words: city, territorial organization, public power, urban planning.

INTRODUÇÃO

Fazer planos é coisa tão antiga como a própria história da humanidade. Provavelmente, essa prática tenha sua origem desde que ele se descobriu com a capacidade de pensar, antes mesmo

Recebido em 01/10/2008

Aprovado para publicação em 22/12/2008

de agir. No entanto, com o desenvolvimento comercial e industrial, ocorrido com o capitalismo, a preocupação com o planejamento começou a invadir a área da economia. A partir daí, planejar tornou-se uma prática constante na vida da humanidade.

Com o tempo, houve necessidade de se estender tal prática ao nível social. Do planejamento de monumentos, casas, cidades, passaram-se ao planejamento da economia, dos negócios, da administração de empresas, da produção, da família, da educação, da saúde, do lazer, dos transportes e etc. O planejamento passou a fazer parte da vida cotidiana. De um mecanismo com fins de satisfação as necessidades humanas passaram, progressivamente, a servir como meio de acumulação de capital.

Para a cidade, nascida da necessidade de contato, de comunicação, de organização, de relações entre os homens, foram propostos, inicialmente, planos urbanísticos, impostos muitas das vezes exclusivamente pela esfera governamental, tendo uma concepção de modelos perfeitos de ordenação de cidade sem contradições.

Analisando sob a ótica das ciências sociais, o planejamento constitui-se como uma estratégia de desenvolvimento sócio-espacial. De acordo com Souza (2003,p.58), o planejamento urbano sugere um contexto mais amplo que aquele representado pelas expressões Urbanismo e Desenho Urbano. Assim, no contexto urbano atual, o planejamento e a gestão urbana estão sendo praticados não apenas pelo Estado, ONGs e outras organizações sociais também tem se preocupado e instrumentalizado para intervir no processo de organização do espaço urbano. De Planos Diretores alternativos a experiências de gestão de cooperativas, a sociedade civil tem praticado planejamento e gestão de espaços de vida de forma mais solidária.

Mas, neste contexto, como entender o planejamento? Em linhas gerais o planejamento pode ser entendido como sendo um processo de trabalho permanente, que tem por objetivo final a organização sistemática de meios a serem utilizados para atingir uma meta, que contribuirá para a melhoria de uma determinada situação, no caso especificamente aqui estudado aplica-se essa melhoria às cidades.

Conforme escreveu Lefebvre (2002, p.84-85), a presença de conflitos existentes entre as lógicas e as estratégias de ocupação e produção do espaço urbano, são submetidas “[...] às exigências e crescimento, a lógica do urbanismo, a do espaço político, [...] entrecrocaram-se, às vezes se espatifam uma contra a outra”.

Na tentativa de tratar desses conflitos e complexidades, traduzindo os diversos interesses existentes, sejam eles comuns ou não, surgiram as políticas de planejamento urbano, fortemente presente no país a partir da década de 1960 e 1970, com a “institucionalização/formalização” dos espaços urbanos e das metrópoles brasileiras.

Enquanto país periférico, o Brasil adotou os modelos dos países desenvolvidos para ordenar o planejamento urbano das cidades, apresentando resultados bem menos eficazes. De acordo com Carvalho (2000), nos países periféricos as cidades sofreram um impacto da urbanização/industrialização muito mais dramática e acelerada.

Desse modo, nunca conseguiram implantar o planejamento urbano moderno de modo eficiente e muito menos, de modo eficaz, devido à dimensão dos problemas sociais, nos quais a população marginalizada não é o menor segmento, mas o maior segmento, ou ainda de grande peso, em nível de desigualdades também fortemente exacerbado. Assim, surgiram em todas as cidades periféricas, duas cidades, a legal e a ilegal (muitas vezes inadequadamente chamada de clandestina). A legislação urbana que colocava parâmetros de habilidade para uma vida sadia mostrava-se inalcançável para uma grande parte da população. (CARVALHO, 2000,p. 46-47)

A cidade de Uberlândia constitui um exemplo dessa complexidade. Na medida em que ela foi tornando-se pólo de atração populacional, surgiram loteamentos clandestinos, totalmente distantes e isolados da área central. Sob pressão da população, o poder público vê-se acuado e, principalmente nos períodos que antecedem os pleitos eleitorais, acaba criando uma série de infra-estrutura básica nesses locais. Dessa forma, foge-se do planejamento traçado para o desenvolvimento urbano da cidade. Assim,

O insucesso da organização territorial das cidades em fazer face aos problemas sociais fomenta uma atitude nilista aos instrumentos de gestão urbana. Deste modo, esta atitude favorece inclusive a onda neoliberal dominante cada vez mais forte a partir da década de 90. Contraditoriamente, em pequena escala, surgem algumas ações de encontro a esta vertente, evidenciando um frágil debate sobre a necessidade de regulação ou não do estatal sobre a produção do espaço urbano (CARVALHO, 2000, p. 47).

As contradições na organização territorial presentes na cidade, a segregação socioespacial, a localização dos centros de consumo e de lazer, as novas funções do espaço central da cidade, que foi se transformado em área de concentração de atividades ligadas à prestação de serviços, inclusive financeira, a formação de condomínios fechados (horizontais e verticais), bem como a ocupação de áreas que até pouco tempo eram destituídas de valor comercial, denotam e evidenciam a condição de Uberlândia enquanto uma cidade média. Pois, a produção do urbano constitui a forma material que resume todo o processo do próprio urbano. Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo analisar as principais formas de intervenção do poder público local na produção do espaço urbano da cidade de Uberlândia. Para atingir tal objetivo foram analisados os Planos urbanos desenvolvidos para orientar a ocupação dos espaços urbanos e, os Planos Diretores de 1994 e 2007. Conforme veremos a seguir.

UBERLÂNDIA E O DESENVOLVIMENTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS

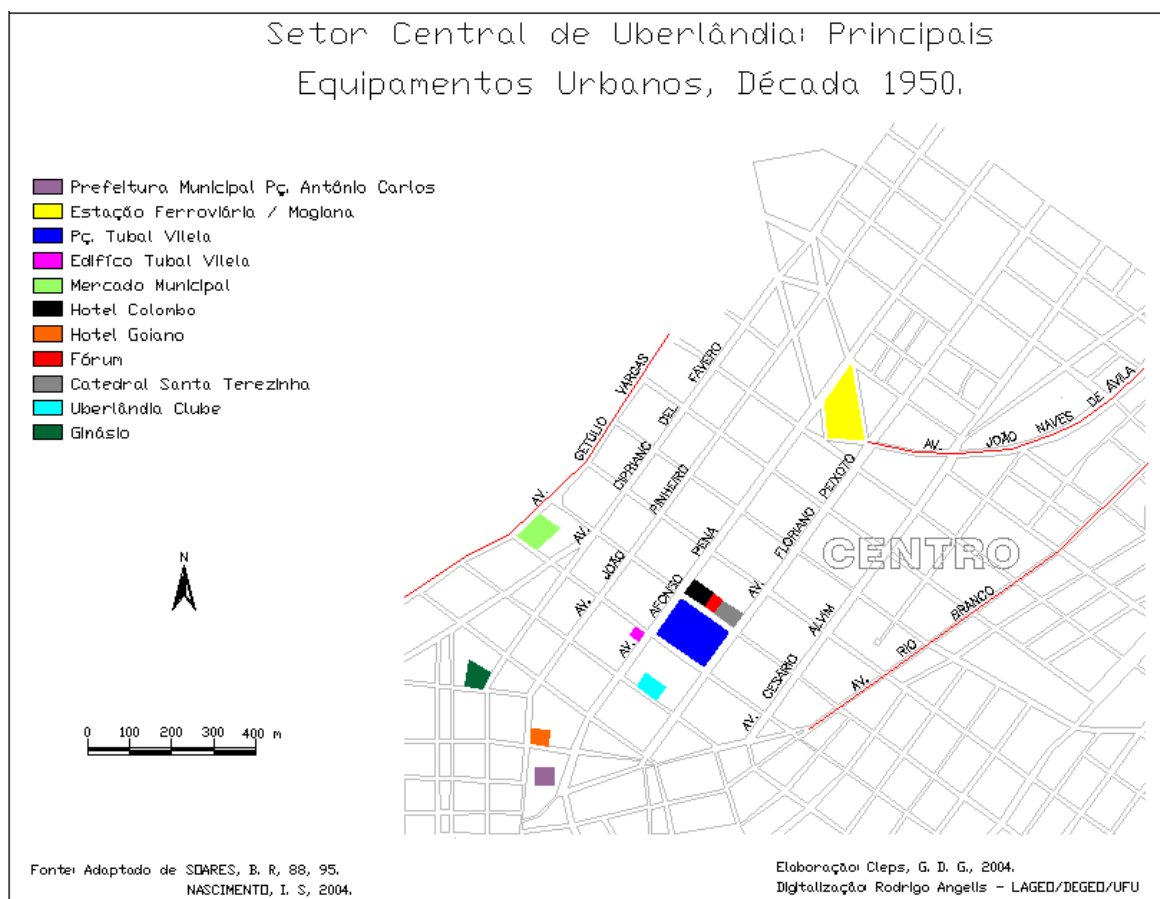
Estudando-se o espaço urbano de Uberlândia constata-se que desde o início do século XX, as mudanças na organização espacial da cidade deram origem a novas áreas. Naquela época, os políticos locais objetivavam transformar a cidade num modelo de "ordem e progresso". Conforme escreveu Soares (1995), para pôr em prática este ideal foi necessário implantar atividades comerciais e adequar a cidade às possibilidades de acumulação de capital. A partir de então, ocorreu uma sucessão de planos urbanísticos que propunham uma nova paisagem urbana.

O primeiro Plano Urbano de Uberlândia, desenvolvido em 1907, planejava um "novo centro" que seria edificado sobre um conjunto de largas e extensas vias arborizadas. Com o objetivo de criar uma cidade cuja imagem representasse a modernidade, melhorasse a sua estética e funcionalidade, Uberlândia transformou o seu sistema viário num traçado ortogonal, mesclado de praças. Nesse contexto, foram criadas as Avenidas Afonso Pena e Floriano Peixoto (duas das principais avenidas da área central da cidade), para onde se deslocou uma série de equipamentos, iniciando-se o processo de descentralização e centralização do comércio varejista, de serviços e de lazer.

Na década de 1940 a cidade possuía uma grande quantidade de lotes vagos. Na área central adensavam-se as edificações, destacando-se na paisagem o Edifício Drogasil, primeiro a ser construído na cidade, a Estrada de Ferro Mogiana que, às suas margens, concentrava vários armazéns de "secos e molhados", o que evidenciava, já naquela época, a importância da cidade como entreposto comercial.

Em seu trabalho sobre a cidade de Uberlândia, Soares (1995) escreveu que este "novo centro" transformou-se no espaço de consumo, no lugar onde as pessoas se encontravam, trabalhavam, passeavam, onde se concentravam os serviços públicos e privados, as áreas de lazer e os serviços religiosos. A autora afirma ainda que, durante vários anos, os pontos de referência da

cidade foram a Prefeitura Municipal, os hotéis Goiano e o Colombo, o Uberlândia Clube, o Edifício Tubal Vilela, o Fórum, a Estação Ferroviária, a Catedral Santa Terezinha, o Grupo Escolar Bueno Brandão, o Ginásio Mineiro e o Mercado Central. Muitos desses equipamentos ainda estão presentes no antigo centro. Como signos e símbolos urbanos, fazem parte da paisagem urbana da cidade, representam a história, a cultura e o poder público local (Mapa 1).



Mapa 1 - Setor central de Uberlândia: principais equipamentos urbanos, década de 1950

Entre os anos de 1950 e 1960, o crescimento demográfico e a abertura desordenada de loteamentos levaram a administração municipal a reordenar o sistema viário, estabelecer um zoneamento e realocar vários equipamentos urbanos. Para a alocação destes equipamentos, novos espaços foram inseridos na malha urbana da cidade, destacando-se os que foram destinados à implantação da estação ferroviária, do centro administrativo e do cemitério. Criou-se, assim, o segundo plano urbano para a cidade o qual tinha como principal meta estabelecer a abertura de amplas avenidas sobre o leito de vários cursos de água que cortavam a cidade. Assim, deu-se início à canalização de vários córregos como o Cajubá, onde se implantou a Avenida Rio de Janeiro – atual Avenida Getúlio Vargas; e sobre o Córrego São Pedro onde foram abertas as Avenidas São Pedro e Buenos Aires – atual Avenida Rondon Pacheco e a João Naves de Ávila, respectivamente. Esta última, inaugurada em 1976, passou a ocupar o antigo leito dos trilhos da Estrada de Ferro Mogiana que passava às margens do referido Córrego.

Com a canalização do Córrego São Pedro e a abertura da Avenida Rondon Pacheco, em 1972, juntamente com a federalização da Universidade Federal de Uberlândia e a implantação da Faculdade de Educação Física, ambas em 1978, iniciou-se a ocupação e a expansão dos bairros que compõem o entorno da nova centralidade comercial da cidade.

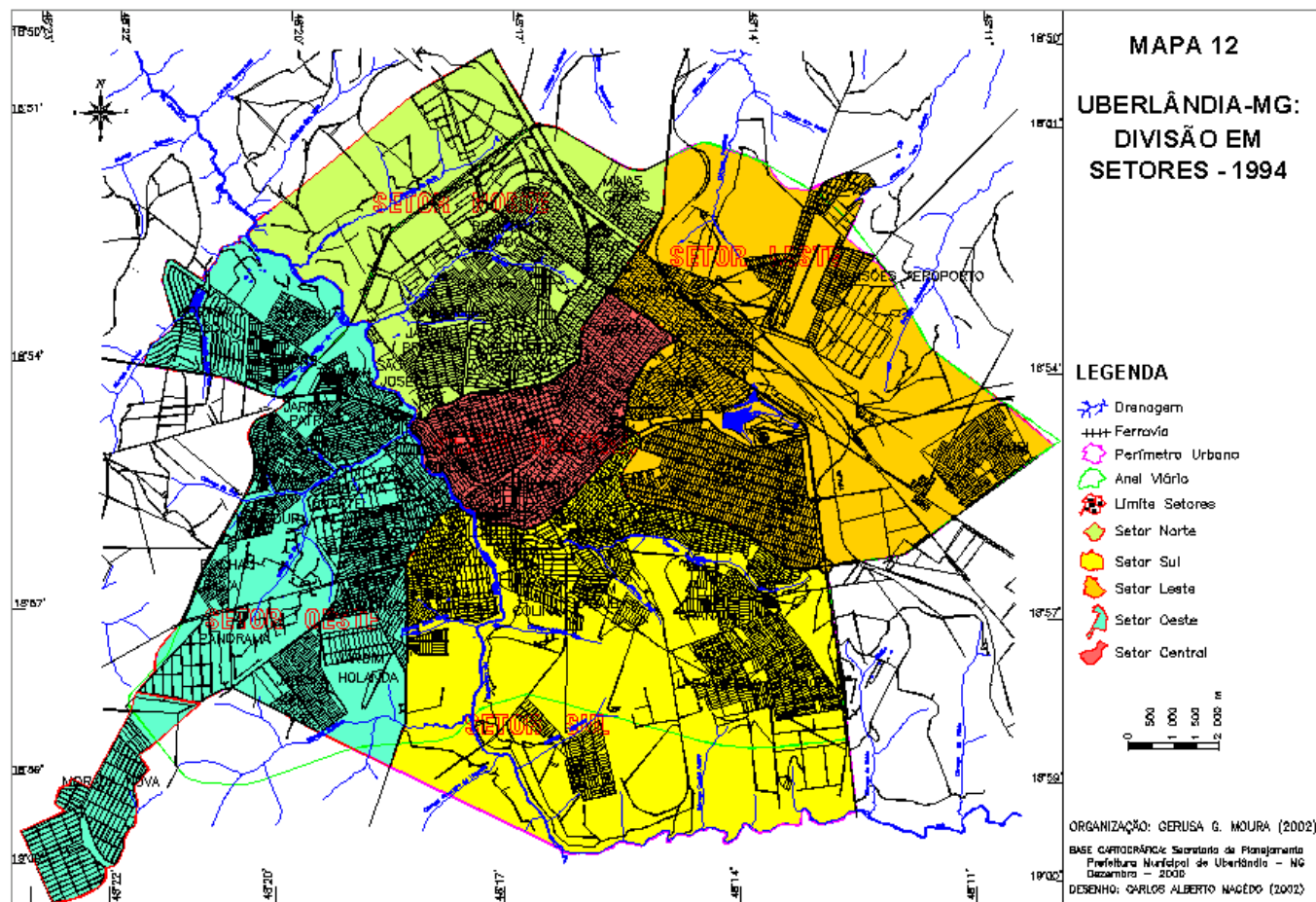
Na década de 1980, criou-se o terceiro plano diretor da cidade – Plano Diretor do Sistema Viário – o qual, baseado em diretrizes urbanísticas, reforçou o processo de transformação do uso do solo e direcionou a ocupação territorial urbana, principalmente nos Bairros Santa Mônica, Saraiva, Tibery e Santa Maria. A partir de então, o poder público local passou a investir nesses bairros. Criou praças, pavimentou as principais ruas e avenidas, construiu pontos de ônibus, postos de saúde, enfim, uma série de equipamentos urbanos que promoveram significativa valorização imobiliária à região.

No final da mesma década, 1980, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (STT), da Prefeitura Municipal de Uberlândia, criou o “Projeto Bairros Integrados” (PBI), o qual entrou em vigor em 1990, com a aprovação do Bairro Segismundo Pereira. A partir de 1992, a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (SEDUR), então denominada de Assessoria de Planejamento, passou a participar da elaboração do referido projeto. De acordo com a SEDUR (2004), o projeto tinha como objetivo “criar condições para um estudo mais detalhado da atual malha urbana”, bem como “orientar a população no que tange a sua localização dentro da cidade”. Assim o projeto propunha “um sistema racionalizado de divisão do espaço, o qual facilita o trabalho dos órgãos públicos e das entidades privadas”. O projeto tinha como metas “contribuir com a estruturação da cidade que leve ao crescimento ordenado e proporcionar uma melhor qualidade de vida aos seus habitantes”. (SEDUR, Pesquisa de Campo, jan./2005)

Os bairros criados a partir do Projeto Bairros Integrados (PBI) caracterizam-se por apresentar homogeneidades específicas como limites naturais, características geográficas de uso e de ocupação do solo e do sistema viário. Em cada setor foi criado um eixo de estruturação urbana o qual direcionaria a expansão ou a contenção desta em cada setor. A partir das propostas advindas do PBI, foram integrados 57 bairros, distribuídos em cinco setores: Setor Central, Setor Sul, Setor Norte, Setor Leste, Setor Oeste. Atualmente, existem 64 bairros integrados na cidade os quais foram instituídos através de leis e tem como principal objetivo criar condições para um estudo mais detalhado da atual malha urbana e, também, para orientar a população no que tange à localização dentro da cidade. O Quadro 1 e o Mapa 2 ilustram e informam tal organização.

Os Setores Leste e Oeste são os mais populosos (122.599 e 125.150 habitantes, respectivamente). Ao analisar a densidade demográfica desses setores denota-se que o Setor Leste possui uma densidade demográfica de 4.8 hab./km²; enquanto que no Setor Oeste este número é de 3.5 hab./km²; para o Setor Norte, Central e Sul, a densidade demográfica é de 3.7 hab./km², 7.0 hab./km² e 4.2 hab./km², respectivamente. Conforme demonstram os números, as áreas e o número total de população dos setores são muito semelhantes. Destaca-se o Setor Central visto que este apresenta o maior adensamento populacional, pois possui a menor área.

A política de planejamento urbano executada pelo poder público local evidencia a real preocupação em orientar o crescimento da cidade ao longo dos principais eixos viários que “cortam” o perímetro urbano, interligando a área central aos bairros que apresentam os maiores adensamentos populacionais. Tal preocupação é reforçada no Art. 9º. do mesmo Capítulo, onde, ao tratar do uso e da ocupação do solo, o plano objetivava promover a ocupação populacional, em curto prazo, das áreas situadas nos Eixos Nordeste, Norte, Sudeste e suas adjacências; e, a médio e longo prazo do Eixo Oeste, sendo que para a ocupação efetiva deste seria necessário a transferência progressivamente do seu acesso para a Avenida Imbaúbas, com características operacionais mais propícias para o adensamento às suas margens, visto que o acesso a esse Eixo, até então, ocorria através da BR-365.



MAPA 2 - Uberlândia (MG): divisão em setores – 1994.

Quadro 1

Uberlândia: bairros integrados, por setores - 2004

Setores	BAIRROS
Setor central	Brasil, Nossa Sra. Aparecida, Cazeca, Bom Jesus, Martins, Centro, Fundinho, Lídice, Tabajaras, Daniel Fonseca e Osvaldo Resende.
Setor norte	Minas Gerais, Marta Helena, Residencial Gramado, Pacaembu, Maravilha, Jardim Brasília, São José e Presidente Roosevelt.
Setor sul	Tubalina, Cidade Jardim, Patrimônio, Morada da Colina, Vigilato Pereira, Jardim Karaíba, Santa Luzia, Granada, Laranjeiras e São Jorge.
Setor leste	Umuarama, Custódio Pereira, Tibery, Santa Mônica, Segismundo Pereira, Morumbi e Mansões Aeroporto.
Setor oeste	Morada do Sol, Guarani, Tocantins, Taiamam, Jardim Patrícia, Dona Zulmira, Luizote de Freitas, Chácaras Tubalina e Quartel, Planalto, Jaraguá, Jardim das Palmeiras, Jardim Holanda, Jardim Canaã, Panorama, Mansour, Rocha Silva e Morada Nova.

Elaboração: CLEPS, G. D. G., 2005.
Fonte: SEDUR – PMU, 2005.

O Plano Diretor de Uberlândia, criado em 1994, no *Capítulo III – Dos Eixos de Estruturação Urbana, Seção 1, Da Estruturação dos Bairros*, no Art. 8º., dispõe que: “A expansão do centro urbano e o crescimento da cidade deverá se orientar de acordo com os quatro eixos de estruturação urbana”, a saber: Eixo Estrutural Nordeste – composto pelas Avenidas Afonso Pena e João Pinheiro, ligando o centro ao Bairro Umuarama; Eixo Estrutural Sudeste – representado pela Avenida João Naves de Ávila, ligando o Centro aos Bairros Santa Mônica, Segismundo Pereira e Santa Luzia; Eixo Estrutural Norte – tendo como suporte as Avenidas Monsenhor Eduardo e Três de Outubro; Eixo Estrutural Oeste – constituído pelas Avenidas Getúlio Vargas e Imbaúbas, ligando o Centro aos Bairros, Luizote de Freitas e Mansour. (Ver Figuras 1 e 2)

Observando-se as figuras mencionadas pode-se aferir que no final de cada Eixo Estrutural foi implantado um Terminal Urbano, que se interliga com o Terminal Central (Setor Central), onde são realizados os translados urbanos de passageiros. Um fato que chama a atenção é o desenho idealizado na composição dos eixos. Conforme se verifica na Figura 2, os Eixos de Estruturação formam um desenho de avião, a exemplo do “Plano Piloto de Brasília”, e indicam as direções de expansão urbana para os Setores Sul e Oeste da cidade, enquanto propunham a contenção dessa no Setor Leste.

Analisando-se os planos desenvolvidos para o urbano de Uberlândia, percebe-se que eles tiveram, como principal forma de organização espacial, o sistema viário. O Plano Diretor aprovado em 1994 evidencia essa afirmação. A partir da criação dos Eixos Estruturais implantou-se o Sistema Integrado de Transporte – SIT, em 1997. Seguindo esses eixos foram criados cinco terminais de transporte urbano: o Terminal Santa Luzia, o Terminal Umuarama, o Terminal Planalto, o Terminal Industrial e o Terminal Central. (Figura 1)

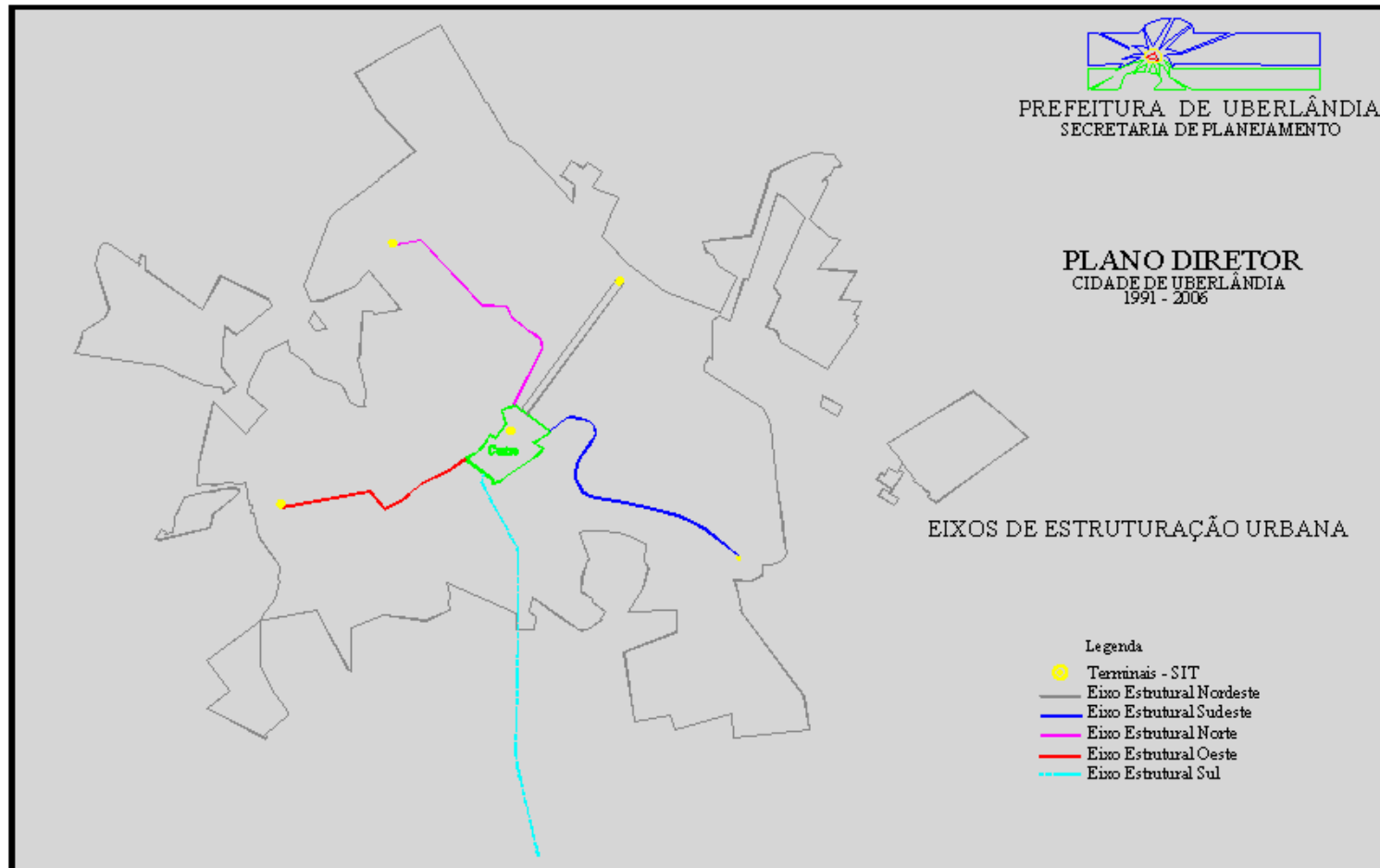


Figura 1 - Uberlândia (MG) eixos de estruturação urbana (1991-2006)

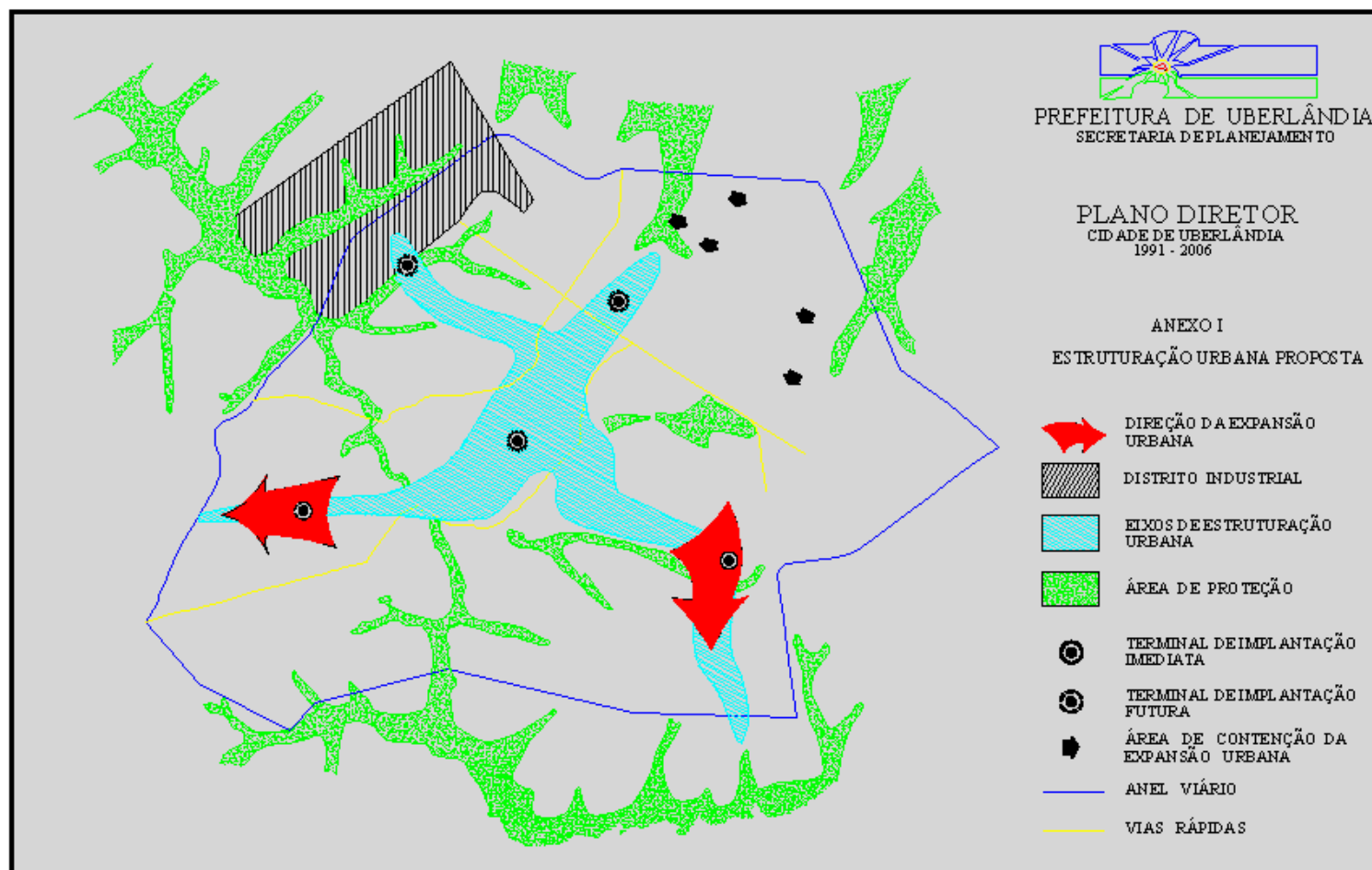


Figura 2 - Uberlândia (MG) estruturação urbana proposta pelo plano diretor (1991-2006)

Conforme se mencionou, eles tinham como objetivo promover a ocupação populacional ao longo dos Eixos Estruturais e, a partir do adensamento dessas áreas, promover a concentração comercial e de serviços no entorno dos Terminais. De acordo com a Seção V, Do Uso do Solo e do Zoneamento, Art. 18, § 1º, “ Ao longo e em torno dos eixos estruturais deverão existir moradias, comércio e serviços em densidade média.” (PLANO DIRETOR DE UBERLÂNDIA – PMU, 1994, p. 35) Porém, observa-se que, após a implantação do SIT, o comércio concentrou-se apenas no entorno do Terminal Central, onde, no andar superior, instalou-se uma galeria comercial denominada de Pratic Center. Enquanto que, nos demais terminais, não ocorreu a concentração comercial prevista no Plano Diretor. Contudo, a implantação dos eixos estruturais promoveu a ocupação e a valorização do solo urbano localizado nas proximidades desses, incentivou a criação de estrutura de serviços especializados e a consolidação de subcentros nos bairros que mais adensaram a população.

Visando permitir a elaboração de projetos específicos dentro do planejamento Integrado, o Plano Diretor de Uberlândia, no *Capítulo VII – Seção II, Dos Projetos Setoriais, Art. 52*, regulamentou a divisão da cidade em “Zonas de Planejamento”, num total de 37, as quais apresentam características homogêneas de uso do solo, de sistema viário, de praças e áreas verdes, de equipamentos urbanos e de infra-estrutura (Quadro 3).

Considerando-se as Zonas de Planejamento, o “novo centro” comercial e de serviços de Uberlândia está localizado na Zona 8, no Bairro Santa Mônica. A nova espacialidade urbana de Uberlândia, criada a partir da implantação do *Complexo Center Shopping*, localiza-se no Setor Leste da Cidade, ou na Zona 8, de acordo com as Zonas de Planejamento. Aproveitando-se da infra-estrutura (principalmente do transporte) criada pelo poder público local, a concentração comercial e de serviços neste setor promoveu a valorização da área, principalmente do atual Bairro Santa Mônica, onde também está situado o Campus Santa Mônica da UFU e o Centro Administrativo.

O entroncamento das Avenidas João Naves de Ávila e Rondon Pacheco, com a implantação do *Complexo Comercial do Center Shopping*, transformou-se num dos eixos viários mais importantes da cidade. Devido ao aumento crescente do fluxo de veículos neste cruzamento, o número de acidentes é muito grande⁵. Em 2000, a STT instalou em várias avenidas da cidade o Controle de Trânsito Automatizado – CTA, através do qual é possível controlar o trânsito da cidade, especialmente das vias de maior circulação. Com o CTA tornou-se possível sincronizar os semáforos computadorizados e obter com precisão o número de veículos que transitam por determinados locais da cidade. O dado seguinte ilustra a informação: segundo a Secretaria de Trânsito – STT, da Prefeitura Municipal de Uberlândia, no cruzamento das Avenidas João Naves de Ávila e Rondon Pacheco, circulam diariamente um total de aproximadamente 60.000 veículos. No dia 07/08/2002, passaram pelo local 117.626 veículos. Na “hora pico” do mesmo dia, circularam pelo cruzamento 6.221 veículos/hora. (Pesquisa de Campo, jan./2005)

Os números mencionados, mais do que uma estatística, revelam o volume de veículos que circulam no referido cruzamento e a necessidade de minimizar os congestionamentos no entorno do “novo centro comercial” da cidade.

As novas diretrizes do planejamento urbano de Uberlândia

Em substituição ao Plano Diretor de 1994, em outubro de 2006 cria-se o novo Plano Diretor do Município de Uberlândia, Lei Complementar n. 432. Na verdade, o novo plano faz apenas uma revisão do até então existente. O novo plano constitui-se como o principal instrumento de política e de desenvolvimento urbano e ambiental do município e tem como objetivo orientar a atuação do Poder Público, da iniciativa privada e das aspirações da comunidade local

constituindo-se na principal referência normativa das relações entre o cidadão, as instituições e o meio físico. Neste sentido, propõe que sua consecução se dará através da implementação de políticas e diretrizes setoriais integradas que atendam aos eixos territorial, institucional, ambiental, social, econômico e de infra-estrutura e serviços, nas escalas municipal e regional. (Plano Diretor de Uberlândia, 2006)

Quadro 3

Zonas de planejamento da prefeitura municipal de Uberlândia- 1991

Zonas de planejamento	BAIRROS
Zona 01	Fundinho
Zona 02	Centro
Zona 03	Tabajaras, Lídice, Cazeca
Zona 04	Daniel Fonseca, Oswaldo Resende, Bom Jesus e Martins
Zona 05	Aparecida e Martins
Zona 06	Tibery
Zona 07	Parque Sabiá
Zona 08	Santa Mônica e Segismundo Pereira
Zona 09	Saraiva e Vigilato Pereira
Zona 10	Morada da Colina e Patrimônio
Zona 11	Tubalina, Cidade Jardim, Nova Uberlândia e Jardim Barcelona
Zona 12	Planalto, Jaraquá, Chácaras Tubalina e Quartel
Zona 13	Luizote de Freitas, Jardim Patrícia e Dona Zulmira
Zona 14	Taiaman
Zona 15	Presidente Roosevelt, Jardim Brasília e São José
Zona 16	Maravilha, Pacaembu, Residencial Gramado
Zona 17	Residencial Gramado e Marta Helena
Zona 18	Marta Helena e Brasil
Zona 19	Umuarama e Custódio Pereira
Zona 20	BR-050, BR-452/365 e Ferrovia
Zona 21	Santa Luzia, Granada, Laranjeiras e São Jorge
Zona 22	Shopping Park I, Jardim Karaíba, Gávea Sul
Zona 23	Zona de Preservação Parcial (afluente do Rio Uberabinha)
Zona 24	Shopping Park II
Zona 25	Zona de Preservação Parcial
Zona 26	Jardim Holanda, Jardim Canaã, Jardim Célia, Jardim das Palmeiras, Chácaras Panorama e Rancho Alegre
Zona 27	Mansour
Zona 28	Morado do Sol
Zona 29	Tocantins e Guarani
Zona 30	Distrito Industrial
Zona 31	Ferrovia e Zona de Serviços
Zona 32	Minas Gerais
Zona 33	Alto Umuarama
Zona 34	Umuarama II e Aclimação
Zona 35	Aeroporto
Zona 36	Mansões Aeroporto e Jardim Ipanema I
Zona 37	Morumbi, Alvorada, Dom Almir e Joana D'arc

Elaboração: CLEPS, G.D.G., jan./2005.

Fonte: Plano Diretor de Uberlândia, 1994, p.40; SEDUR - PMU, 2005.

No Art.18, do uso e ocupação do solo, o novo plano reza que a política de uso e ocupação do solo no Município de Uberlândia deverá garantir a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, recuperar e transferir para a coletividade a valorização imobiliária decorrente da ação do Poder Público. (Plano Diretor de Uberlândia, 2006).

Entre as diretrizes e ações propostas, destaca-se a elaboração de projetos urbanísticos para os subcentros dos Bairros Luizote de Freitas, Tibery, Planalto, São Jorge, Santa Mônica, Santa Luzia, Tubalina e Presidente Roosevelt; formar pólos de serviços e comércio nos terminais de transporte urbano e seus entornos, inclusive pela implantação de serviços públicos; incentivar centros de serviços e comércio nos núcleos de vizinhança, com destaque para o deslocamento de ciclistas e pedestres; consolidar, requalificar e diversificar os subcentros, no sentido de preservar as peculiaridades locais, e vinculá-las aos terminais de transporte urbano e seus entornos, inclusive pela implantação de serviços públicos (Plano Diretor de Uberlândia, 2006).

No que concerne aos Bairros Integrados, tem-se uma ampliação dos mesmos que, atualmente totalizam 64 Bairros, distribuídos em cinco setores, mantidos do plano anterior, conforme demonstrado no Quadro 4 e no Mapa 3.

Quadro 4

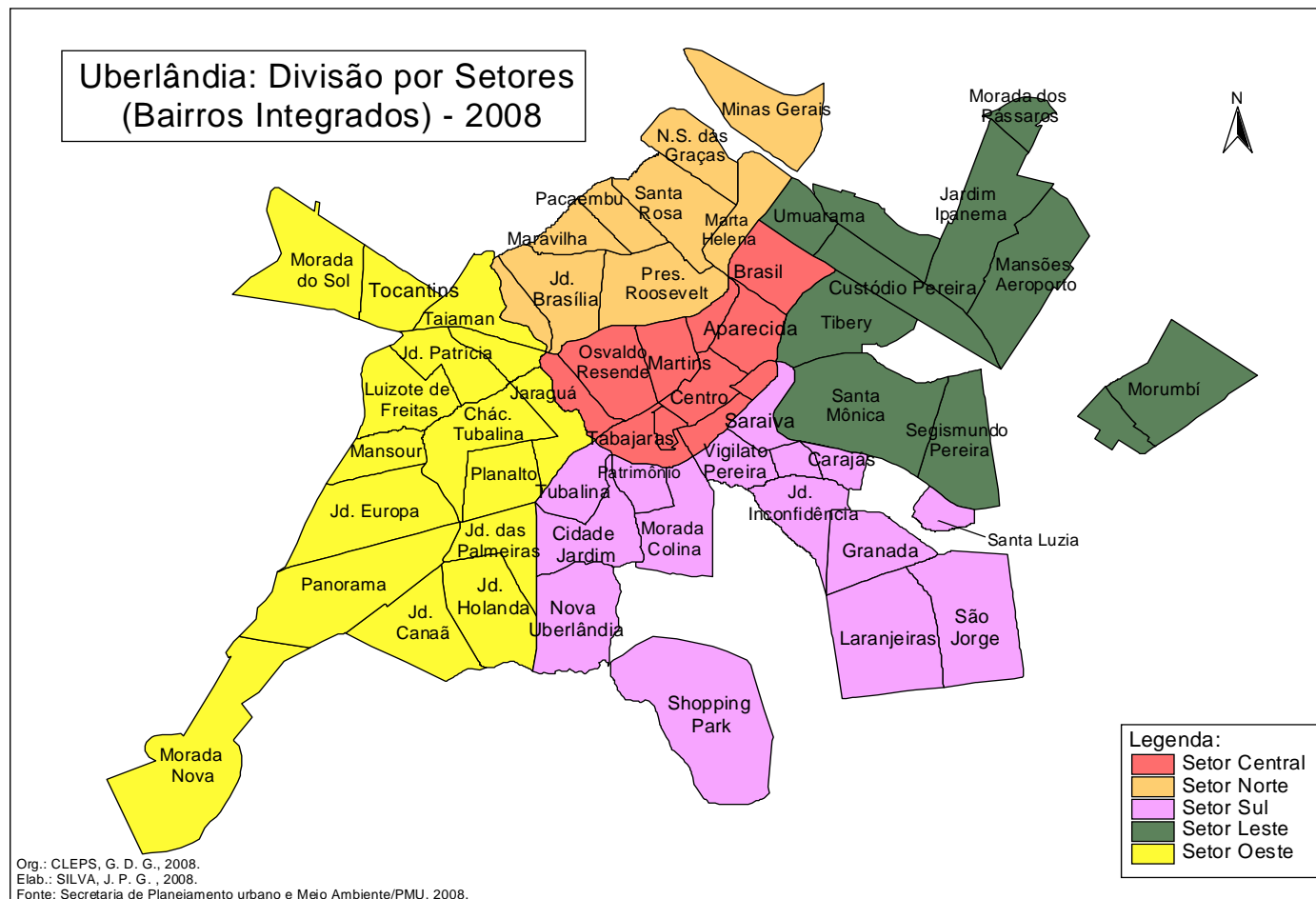
Uberlândia: bairros integrados, por setores - 2008

Setores	No. de bairros	Bairros
Setor central	11	Brasil, Nossa Sra. Aparecida, Cazeca, Bom Jesus, Martins, Centro, Fundinho, Lídice, Tabajaras, Daniel Fonseca e Osvaldo Resende.
Setor norte	10	Minas Gerais, Marta Helena, Residencial Gramado, Pacaembu, Maravilha, Jardim Brasília, São José e Presidente Roosevelt.
Setor sul	17	Tubalina, Cidade Jardim, Patrimônio, Morada da Colina, Vigilato Pereira, Jardim Karaíba, Saraiva, Shopping Park, Nova Uberlândia, Jardim Inconfidência, Pampulha, Lagoinha, Carajás, Santa Luzia, Granada, Laranjeiras e São Jorge.
Setor leste	10	Umuarama, Custódio Pereira, Tibery, Santa Mônica, Segismundo Pereira, Morumbi, Jardim Ipanema, Morado dos Pássaros e Mansões Aeroporto.
Setor oeste	16	Morada do Sol, Guarani, Tocantins, Taiaman, Jardim Patrícia, Dona Zulmira, Luizote de Freitas, Chácaras Tubalina e Quartel, Planalto, Jaraguá, Jardim das Palmeiras, Jardim Holanda, Jardim Canaã, Panorama, Mansour e Jardim Europa.

Elaboração: CLEPS, G. D. G., 2008.

Fonte: SEDUR – PMU, 2008.

Da mesma forma, pode-se verificar a existência de 177.305 domicílios e uma população total de 593.526 habitantes, o que corresponde a 98,8% da população municipal que, de acordo com as estimativas do IBGE (2006), é de 600.368 mil habitantes. Os Setores Oeste e Leste e Oeste são os mais populosos (137.769 e 134.960 habitantes, respectivamente), conforme se observa no Quadro 5.



Mapa 3 - Divisão da cidade por setores, 2008

Quadro 5

Uberlândia: dados populacionais dos bairros integrados, por setores - 2007

Setores	Loteamentos	Bairros Integrados	Área (km²)	Nº. de Domicílios	Pop. Total
Central	36	11	14	34.429	106.013
Norte	43	10	15	105.221	105.221
Sul	84	17	24	109.563	109.563
Leste	45	10	25	134.960	134.960
Oeste	60	16	37	137.769	137.769
Total	268	64	115	177.305	593.526

Elaboração: CLEPS, G. D. G., 2007.

Fonte: SEDUR – PMU, 2007.

No contexto de mudanças da rede urbana brasileira, cabe reconhecer os novos papéis e valores desempenhados pelas cidades e suas respectivas regiões, assim como as novas funções urbanas e as novas interações espaciais que delas derivam, particularmente as relações cidade-região e as inter-urbanas. Tais mudanças determinam os novos modos de inserção das cidades na rede urbana, alteraram o tamanho, a densidade, as funções e as interações espaciais dos centros urbanos e, por conseguinte, a própria forma espacial da rede urbana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, a sociedade encontra-se envolvida num processo dinâmico em que os lugares vão adquirindo novas características e valores e, ao mesmo tempo, outros se vão perdendo. Na produção, a nova organização, comandada pela informação e pela aceleração da reprodução do capital, provocou a homogeneização de valores, de costumes, de hábitos, de padrões de consumo e de comportamento.

Enquanto produto das relações entre os homens e a natureza, o lugar revela as características da sociedade que o produz. Na sociedade capitalista, o espaço encontra-se cada vez mais urbanizado. Nele, as cidades tornaram-se verdadeiras máquinas de consumo onde o que antes era considerado como produto de luxo, hoje é visto como necessidades criadas, que fazem parte do cotidiano das pessoas.

No que concerne à cidade de Uberlândia, este estudo nos revela que desde o início da década de 1990, havia preocupação, por parte do poder público local em se criar diretrizes para o crescimento da cidade. Desde então, vários planos foram criados.

A política de planejamento urbano executada pelo poder público local evidencia a real preocupação em orientar o crescimento da cidade ao longo dos principais eixos viários que “cortam” o perímetro urbano, interligando a área central aos bairros que apresentam os maiores adensamentos populacionais. Revelam ainda que os que os planos desenvolvidos sempre tiveram como principal forma de organização espacial o sistema viário.

A partir da criação de novos equipamentos comerciais, como shopping center e hipermercados, localizados principalmente no setor leste da cidade, impuseram uma nova dinâmica e uma nova organização intra-urbana. Houve a necessidade de se implementar uma série de medidas para fazer com o trânsito fluísse nas vias mais próximas a tais equipamentos comerciais. A nova dinâmica implantada, principalmente no setor leste, conforme mencionado anteriormente, possibilitou também a concentração de várias modalidades de serviço, criando um novo centro no local.

Constatou-se, ainda, que as políticas públicas, praticadas na cidade, impuseram um novo ritmo

de crescimento econômico, de reordenamento do espaço e de reformulação do sistema urbano, o que implicou aspecto modernizante e contribui para dar à cidade um movimento de urbanização, um novo conteúdo, uma nova dinâmica marcados pela ampliação dos papéis por ela desempenhados.

REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, O. B. **Cidades médias e tecnópolis potenciais de Minas Gerais**. Belo Horizonte, 1999. s/p. (mimeo).

_____. Cidades médias e organização do espaço no Brasil. **Geografia e Ensino**, Belo Horizonte, ano II, n. 5, p. 5-34, jun. 1984.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (Org.). "**Cidades médias brasileiras**." Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

_____. Crescimento econômico nas cidades médias brasileiras. **Texto para discussão n. 592**, Rio de Janeiro: IPPUR, p. 1-25, set. 1998.

_____. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. **Texto para discussão n. 554**, Rio de Janeiro: IPPUR, p. 1-27, mar. 1998.

BRAGA, R.; CARVALHO, P. F. (Orgs.) **Estatuto da Cidade**: Política urbana e cidadania.

Rio Claro: LPM – Deplan – UNESP – IGCE, 2000.

CARNEIRO, M.C. (coord.). **Regiões de influência das cidades: redes de lugares centrais e áreas de atuação das cidades brasileiras**. [s.n.t] 10p. (mimeogr.)

CARLOS, A. F. A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1992, 135p.

CLEPS, G. D. G. **O comércio atacadista de Uberlândia (MG)**: mudanças tecnológicas e estratégias territoriais. Rio Claro: UNESP, 1997. 181p. Dissertação (mestrado em Geografia) – IGCE, UNESP, 1997.

_____. **Estratégias de Reprodução do Capital e as Novas Espacialidades Urbanas: O comércio de auto-serviço em Uberlândia (MG)**. 317 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, UNESP / Rio Claro, 2005.

CLEPS JUNIOR. **Dinâmica e Estratégia do Setor Agroindustrial no Cerrado: o caso do Triângulo Mineiro**. Rio Claro: UNESP, 1998. 323 p. Tese (Doutorado em Geografia) – IGCE, UNESP, 1998.

COMPANHIA DA POLÍCIA MILITAR – COPOM. **Assessoria de Estatística e Geoprocessamento**. Uberlândia, 2004.

CORDEIRO, H. K. A "cidade mundial" de São Paulo e o complexo corporativo do seu centro metropolitano. In: **Fim de Século e Globalização: o novo mapa do mundo**. Milton Santos, M. et al. (orgs). 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1994, p. 318-331.

CORRÊA, R. L. **A urbanização nas áreas de cerrado: algumas notas**. s.i.; s.n., 1994, 6p. (Texto apresentado na 1a. Reunião Especial da SBPC, realizada na Universidade Federal de Uberlândia, MG). (mimeogr.)

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) - SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO DA PREVIDÊNCIA DA REPÚBLICA.

Regiões de influência das cidades. Rio de Janeiro: FIBGE, 1987, 163 p. (Revisão atualizada do estudo: Divisão do Brasil em regiões Funcionais Urbanas).

_____. **Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas.** Rio de Janeiro: FIBGE, 1990.

_____. **Censos Demográficos.** Rio de Janeiro: FIBGE, 1970, 1980, 1991 e 2000.

_____. **Contagem da População.** Rio de Janeiro: FIBGE, 2004.

GUIMARÃES, E.N. **Infra-Estrutura Pública e Movimento de Capitais:** a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. Belo Horizonte: UFMG, 1990. Dissertação (mestrado) - CEDEPLAR, UFMG, 1990.

GUIMARÃES, E. N.; SILVA, V. A. da. **Aglomeración Urbana de Uberlândia (MG):** formação sócio-econômica e dinâmica recente. Rio de Janeiro: Anais do IX Encontro Nacional da Anpur, 2001, p. 466 – 480.

LEFEBVRE, H. **La révolution urbaine.** Paris: Gallimard, 1970.

_____. LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade.** Trad. M. I. Furtado. Lisboa: Ulisseia, 1972.

_____. **Tiempos Equívocos.** Barcelona: Editorial Kairós, 1976.

_____. **A revolução urbana.** Trad. S.Martins. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 1999.

LIPIETZ, A. **O capital e seu espaço.** Trad. M. F. G. Seabra. São Paulo: Nobel, 1988.

MINAS GERAIS - SECRETARIA DE ESTADO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO. **Industrialização de Minas Gerais - Diretrizes do Governo do Estado: Período 1987-1990.** Belo Horizonte: Secretaria de Estado de Indústria e Comércio, INDI-CDI-BDMG-CEAG, MG-CETEC-JUCEMG, out. 1987, 36p.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA, FAZENDA E PLANEJAMENTO. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas.** Rio de Janeiro: IBGE-DGC-DEGEO, v. 1, 1990.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DE UBERLÂNDIA. Uberlândia: PMU, 1991.

PLANO DIRETOR DA CIDADE DE UBERLÂNDIA. Uberlândia:PMU, 2006. Disponível em <http://www3.uberlândia.mg.gov.br/secretaria.php?id=17>. Acesso em 30/05/2008.

SANTOS, M. **A urbanização desigual.** Petrópolis: Vozes, 1980

_____. **Espaço & método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 2ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. 2ª. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPOSITO, M. E. B. (org.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média.** Presidente Prudente: [s.n.], 2001, 311p.