



CINCCI

IV Colóquio Internacional

sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

Uberlândia, 26 a 28 de março de 2013

## **A REQUALIFICAÇÃO DAS ÁREAS CENTRAIS ENQUANTO DESAFIO DO PLANEJAMENTO URBANO CONTEMPORÂNEO: o contexto da cidade de Uberlândia-MG**

*RENEWAL OF CENTRAL AREAS AS CHALLENGE OF CONTEMPORARY URBAN PLANNING: the context of the city of Uberlândia-MG*

ALVES, Lidiane A; Doutoranda em Geografia; IG/UFU  
[lidianeaa@yahoo.com.br](mailto:lidianeaa@yahoo.com.br)

RIBEIRO FILHO, Vitor; Pós doutor em Geografia; IG/UFU (UFU)  
[vitor.f@terra.com.br](mailto:vitor.f@terra.com.br)

### **Resumo**

As cidades estão em constante processo de reestruturação. A partir de 1920, as metrópoles e, a partir de 1970, as cidades médias passaram pela descentralização das atividades de comércio e serviços, por meio do surgimento de novas centralidades, alavancando a deterioração das áreas centrais, esvaziadas de suas funções típicas. Em Uberlândia – cujo planejamento desenvolvimentista pautou-se em um paradigma de estrutura fragmentada e segregada –, a descentralização não retirou a força centrípeta do núcleo central, sendo que a perda da pujança econômica desta área revela-se apenas relativa – visto que há um grande fluxo de pessoas em virtude das atividades de comércio de baixa renda, por um lado, e de *griffs*, por outro. Assim, diante da tendência de descentralização e considerando as estruturas complexas nas áreas centrais, faz-se necessário promover a requalificação/revitalização destas áreas por meio de eficientes instrumentos urbanísticos. Eis, pois, o objetivo deste trabalho: destacar a importância da implementação de ações e políticas de requalificação das áreas centrais, considerando o contexto de Uberlândia.

**Palavras-chave:** Requalificação; Áreas centrais; Uberlândia.

### **Abstract**

*The cities are in a constant process of restructuring. From 1920, the metropolis and, from 1970, medium-sized cities went through the decentralization of the trade and services activities, through the emergence of new centers, causing the deterioration of the central areas, emptied of their typical functions. In Uberlândia - which development planning was based on a paradigm of fragmented and segregated structure -, the decentralization has not removed the centripetal force of the central core, and the loss of economic strength of this area revealed itself only relative - since there is a large flow of people because of the poor trading activities, on one*



CINCCI

IV Colóquio Internacional

sobre o comércio e cidade: uma relação de origem

Uberlândia, 26 a 28 de março de 2013

*hand, and griffs, the other. So, considering the trend of decentralization and considering the complex structures in the central areas, it is necessary to promote the redevelopment / revitalization of these areas through efficient urban instruments. This is, then, the aim of this paper: to highlight the importance of the actions and policies of the central areas rehabilitation, considering the context of Uberlândia.*

**Keywords:** *Rehabilitation; Central areas; Uberlândia.*

---

## 1 Introdução

Neste contexto de intensas e permanentes transformações no âmbito dos espaços urbanos, torna-se imperativo que as ações ligadas ao uso e a ocupação dos solos sejam regulamentadas por uma série de instrumentos urbanísticos que assegurem o melhor ordenamento e aproveitamento dos espaços, para que os conflitos sejam minimizados e os benefícios maximizados, por meio da disposição adequada das novas formas e equipamentos urbanos, garantindo, assim, a qualidade de vida da população e a função social da cidade<sup>1</sup>.

A emergência de novos hábitos e valores fizeram com que novas demandas, como o respeito para com o ambiente e os semelhantes, a preservação e revalorização dos bens culturais, entre outras, fossem consideradas nas diretrizes das políticas de planejamento e gestão urbana, cuja postura é passível de ser observada nas ações empreendidas em diferentes realidades, especialmente nas áreas centrais, onde está concentrado o patrimônio histórico e cultural, atividades econômicas e diversidade de população residente.

Conforme apontam vários estudiosos sobre a organização interna e estrutura comercial das cidades, é forte a tendência de revalorização das áreas centrais, em cidades de dimensões e características diferentes. Nas cidades médias há uma situação particular, no que concerne à variedade de processos em cursos, com base na proposta metodológica de Vásquez (2004) considerando o exemplo de cidade pós-histórica, em Uberlândia, Soares (2008, p.155), destaca que ocorre, simultaneamente, a expansão territorial, a implantação dos serviços sociais e a adequação do espaço já existente às novas necessidades da sociedade, especialmente pela requalificação da área central e centro histórico.

Por ser um processo relativamente recente em Uberlândia, a descentralização não chegou ao extremo em que os centros secundários em termos genéticos, tenham obtido maior força centrípeta do que núcleo central de negócios, bem como a área central apresente alto grau de decadência, esta é relativa. Neste sentido, é pertinente dizer que nesta cidade deverão ser implementadas de ações e políticas de requalificação em sua área central, pois as ações e diretrizes previstas e valores a serem adotados são para alterar a dinâmica e evitar a concretização da degradação física e social da área. Buscam-se reformas do que já está construído.

Diante dessa tendência e com vistas a assegurar a dinâmica e qualidade da área, e considerando a demanda de um modelo de cidade que preze pela qualidade de vida, devem ser previstas pela administração municipal ações para promover maior integração da cidade, afinal seja direta ou indiretamente, o governo é o responsável pelo modo de como a cidade é (re)estruturada, e nas ações para requalificação das áreas centrais, sua postura frente aos desígnios mercadológicos tem grande importância enquanto facilitador e coordenador das ações. Sendo que, para a manutenção das vantagens e evitar a deterioração da área central, destaca-se a importância da implementação de eficientes instrumentos urbanísticos.

A dinâmica inerente à Uberlândia, aliada aos projetos e planos criados e implantados pelos agentes produtores do espaço, políticos representado pela administração municipal e elite empreendedora, asseguraram características particulares ao desenvolvimento e estruturação da cidade. No âmbito da área central, ao longo dos anos dentre as políticas e ações que refletiram na modificação de suas formas e funções merece destaque o plano urbanístico de 1908.

Posteriormente, onde a realidade dessa área já apontava para a necessidade de intervenções foi elaborado o Plano Diretor de 1994, no qual foi dedicada atenção especial para essa porção do espaço urbano de Uberlândia, cujas diretrizes ainda estão sendo parcialmente implantadas<sup>2</sup>.

Além disso, em função da emergência de novas lógicas do sistema capitalista de reprodução, que assegurou aspectos particulares a dinâmica socioespacial e, conseqüentemente ao processo de planejamento, em 2009 foi elaborado para Uberlândia o Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho no Contexto dos Bairros<sup>3</sup>.

Assim, diante da conjuntura apresentada, qual seja a (re)estruturação urbana e o papel das ações e políticas de planejamento, eis, pois, o objetivo deste trabalho: destacar a importância da implementação projetos de requalificação das áreas centrais, considerando o contexto de Uberlândia.

## 2 Áreas centrais decadentes, mas até quando?

As cidades estão em constante processo de reestruturação. A descentralização das atividades de comércio e serviços, por meio do surgimento de novas centralidades nas áreas periféricas e o afastamento da população de alta renda do centro, inicialmente como local de compras e serviços, posteriormente como local de emprego alavancaram a deterioração das áreas centrais, esvaziadas de suas funções típicas.

Soma-se também como contribuinte para o abandono das áreas centrais o aumento da mobilidade, proporcionada pela difusão do uso do automóvel particular e a incapacidade da área central de responder a novas formas e funções decorrentes da diversificação das atividades terciárias em contraposição aos benefícios oferecidos pelos novos centros comerciais localizados na periferia. Assim, de modo geral:

A Área Central não tem o mesmo significado para a elite e a classe média. Para elas, essa é uma área decadente, deteriorada e saturada, com grandes fluxos de pessoas e veículos. Por isso, buscam a centralidade em outros locais com maior tranquilidade, segurança, conforto, estacionamento e fácil acessibilidade, como os *shopping centers* e os eixos comerciais especializados (RIBEIRO FILHO, 2004, p.174).

Conforme alerta Villaça (2001, p.282), não foi a deterioração que acarretou o abandono do centro pelas camadas de alta renda, ao contrário, primeiro ocorreu a perda de interesse pelo centro que foi desvalorizado e, com isso, os edifícios sofreram depreciação econômica, sendo deixados a deteriorar, ou seja, a perda de valor da localização conduziu a deterioração de suas formas e funções, ou ainda em outras palavras, alterou a sua natureza e, portanto, o papel do centro na estrutura da cidade.

O autor alerta ainda que de modo geral, no contexto nacional, o vínculo entre as classes média alta e alta, responsáveis pela sustentação da dinâmica e da estabilidade espacial do centro, não existe, ao contrário, predomina é um padrão de segregação por setores de círculo que induz o deslocamento das atividades de comércio e serviços nesta direção, ainda que os empregos de alta renda (escritórios) nele permaneçam por algum tempo.

Como consequência desse processo, aumenta-se o volume do comércio varejista popular e do setor informal, corroborando para a popularização da área central e para o aumento do fluxo de pessoas e veículos. Neste contexto, conforme

colocado por Villaça (2001), ocorre a retomada da área central pela população de baixa renda, assinalando o que muitos chamam de “crise” ou “decadência”.

Tornou-se comum nas grandes e médias cidades brasileiras a ideologia de área central como sinônimo de deterioração ou decadência, ou seja, as condições infraestruturais tornam-se inviáveis para a manutenção de certas funções, levando a concretização de investimentos em outras áreas. Isso contribui para a degenerescência do centro, conforme colocado por Magalhães (2001), o que revela-se ao mesmo tempo, causa e consequência de diversas alterações ali ocorridas. Segundo essa perspectiva, a degenerescência do centro consiste em um processo natural de envelhecimento, e nas cidades médias,

[...] é mais rápida, porque, comparativamente às aglomerações metropolitanas, o menor tamanho do mercado consumidor e a menor extensão do tecido urbano geram maior segmentação territorial dos consumidores, já que os que se deslocam por automóvel podem escolher a frequência a qualquer uma das áreas centrais (centros tradicionais, subcentros, eixos ou *shopping centers*) optando, preferencialmente, entre elas, pelas mais modernas e de maior status social (SPOSITO, 2004, p. 376)

A autora ainda complementa que,

Sendo de menor porte o capital imobilizado nos centros tradicionais de cidades médias, são menores os interesses de investimentos privados em sua preservação ou recuperação, bem como há menos iniciativas de poder público nessa direção. Assim, a segmentação criada no âmbito do mercado é reforçada pela falta de políticas públicas voltadas à valorização dos centros tradicionais. Ao contrário, as iniciativas têm sido mais freqüentemente as de total apoio às iniciativas privadas, por meio de investimentos públicos que auxiliam a implantação de *shopping centers*, que são os novos signos de crescimento urbano e de vida moderna nas cidades [...] (SPOSITO, 2004, 376-377).

As relações econômicas, sociais e espaciais apresentam um movimento dialético, capaz de impulsionar modificações nas formas, conteúdos e significados dos lugares da cidade: um lugar pode passar por um processo de desvalorização e, momentos depois, por um processo de revalorização e assim consecutivamente, já que esse constitui um processo que mostra-se em constante movimento, que pode ser associado às características das cidades desde a Antiguidade, conforme observado por Benevolo (1983, p. 269-282). Por conseguinte, enquanto espaços de grande representatividade no tecido urbano, as áreas centrais apresentam momentos de apogeu, decadência e de renovação.

Em consequência da expansão das cidades, após um período de decadência as áreas centrais tendem a sofrerem adaptações e renovações de modo a serem “reaproveitadas”,

[...] registram movimentos de recentralização seletiva em direção às áreas centrais e mais antigas, com frequência objecto de ações de reabilitação, sofrem profunda modernização no domínio das infra-estruturas de transporte e comunicação, procedem à revalorização e reapropriação de áreas antes abandonadas: os modernos edifícios de escritórios, a habitação de luxo, centros comerciais e espaços de lazer substituem as áreas industriais e portuárias, ao mesmo tempo que outros territórios são abandonados, esquecidos e desvalorizados. A modernização está a revelar-

se seletiva e excludente. As metrópoles não acabam como alguns visionários previam, reformulam-se reestruturam-se, são palco de novos conflitos e novos problemas (SALGUEIRO, 1998, p.1).

A partir do final da década de 1970, nas grandes cidades brasileiras e, mais recente nas cidades médias e pequenas, começaram as ações de revitalização das áreas centrais. As políticas urbanísticas e de planejamento desde então buscam intervir nas áreas centrais para reverter a situação instaurada, promovendo a recuperação e preservação das mesmas no âmbito dos aspectos físicos, sociais, econômicos, culturais e ambientais, e contribuindo para a preservação da história do lugar, tendo em vista a concepção de centro nas cidades europeias e a importância da área central para toda a cidade.

O valor simbólico relacionado ao patrimônio histórico, artístico e arquitetônico, aspectos econômicos, a humanização dos espaços, o aumento dos espaços de lazer, o incentivo as habitações de interesse social, a preocupação com o meio ambiente e a participação social na concepção e implantação das diretrizes são pressupostos das ações de revitalização das áreas centrais. Tais ações embasam-se em conceitos como a reabilitação de áreas abandonadas; a restauração do patrimônio histórico e arquitetônico; a reciclagem de edificações, praças e parques; tratamento estético e funcional das fachadas de edificações, mobiliário urbano e elementos publicitários; redefinição de usos e do sistema viário; melhoria do padrão de limpeza e conservação dos logradouros; reforço da acessibilidade por transporte individual ou coletivo, dependendo da situação, organização das atividades econômicas etc. (VAZ, 2006).

O processo de revitalização urbana conduz a uma revalorização dos espaços modificados. Ocorrem, estrategicamente, transformações de velhas formas e funções criando novas paisagens, a fim de que atendam as necessidades emergentes, em sua maioria geradas pela nova lógica do sistema econômico, onde são vendidos além do espaço propriamente dito, também o que ele representa.

A acessibilidade essencial à dinâmica dos negócios destaca-se dentre os aspectos a serem considerados nas ações empreendidas nas áreas centrais. Segundo Salgueiro (1995), um importante instrumento de revitalização das áreas centrais que repercute no tecido social e nas atividades nela presentes é a chamada “pedonização”, ou seja, a redução ou eliminação do tráfego em algumas ruas do Centro, onde é forte a dinâmica comercial, cultural ou turística. Com base na realidade de Portugal,

De um modo geral, existe uma opinião positiva sobre a pedonização. Se no início os comerciantes reagem relativamente mal, passado algum tempo se sentem satisfeitos e alguns ramos registram mesmo um crescimento no volume de vendas notável. No fundo, todos ganham com o processo e por isso ele se difundiu tão rapidamente. Para os comerciantes o negócio aumenta, para os proprietários dos imóveis há uma revalorização das propriedades, os autarcas ganham com a imagem de dinamismo e progresso que a operação traz a cidade e a adesão dos outros agentes, e finalmente a população em geral sente que tem um sítio para si, assistindo à reapropriação da área central (SALGUEIRO, 1995, p.201).

Esse processo implica no aumento da especialização funcional, sobretudo na venda de artigos pessoais, restauração, serviços pessoais, bancos e seguros, na construção de estacionamentos e na presença de terminais de transporte nos limites da zona pedonal, pois a acessibilidade é fundamental. Além disso, faz-se necessário

uma reestruturação da rede viária e um reordenamento da circulação que passa a concentrar-se especialmente no entorno do núcleo central. Assim, a autora chama a atenção para o fato de que, em alguns casos, pode ocorrer a sobrecarga dos fluxos neste setor.

Considerando as ações para a promoção de revitalização de áreas centrais no contexto brasileiro, pode-se citar como exemplos aquelas empreendidas em cidades de diferentes dimensões, desde as metrópoles até cidades de pequeno porte, passando pelas cidades médias. De modo geral, o que se busca é realçar aspectos culturais, acometidos pelo turismo, algumas com menor grau de alterações, e, outras, mais drásticas, com a manutenção apenas da fachada das edificações para facilitar a adaptação a outros usos.

Conforme afirma Souza (2011), ainda que a ocupação das áreas centrais pela população pobre tenha reduzido nas últimas décadas do século XX, restando nos arredores do núcleo central, via de regra, favelas e ocupações muito antigas e consolidadas, apenas aquelas que resistiram às ondas de remoções e despejos em particular dos anos 60 e 70, a partir da noção de direito ao centro da cidade no sentido da população pobre permanecer nas áreas centrais, já se avançou bastante no terreno legal, desde os anos 80; porém ainda há muito por fazer, tendo em vista a permanência da ideologia da gentrificação nas ações do Estado para atender ao “empresarialismo urbano” e não promover reformas urbanas. Neste sentido, o autor cita como exemplo o projeto do “Porto Maravilha”, no Rio de Janeiro, onde há disputas entre as ocupações de sem-teto e os interesses ligados à “revitalização” da Zona Portuária e do Centro, e o projeto da “Nova Luz”, de revitalização da “Cracolândia” e adjacências em São Paulo.

A revitalização conduz à valorização imobiliária e social de áreas que antes eram subutilizadas e, por conseguinte, deterioradas. Todavia, ao contrário da fragmentação socioespacial que se estabelece nas cidades, na maioria dos casos, fruto da associação poder econômico e público para atender aos imperativos do mercado e das classes médias e altas, o desejável como consequência da concretização dos processos de revitalização urbanística é a concretização de uma consonância entre as velhas e as novas paisagens, com a possibilidade de usufruo desses espaços requalificados por toda a população.

### **3 O projeto de requalificação da área central de Uberlândia-MG**

É consenso entre pesquisadores e profissionais incumbidos pelas ações de planejamento, que as mudanças no modo capitalista de produção refletem em transformações de ordens materiais e imateriais no espaço urbano, do mesmo modo que o aumento demográfico tem efeitos adversos em situações mal planejadas, sobretudo, na área central. Assim, considerando o contexto da cidade de Uberlândia, ainda com pouco mais de 600 mil habitantes, mas com tendência de chegar ao patamar de 1 milhão nos próximos dez anos e, em contrapartida com um cenário onde,

A paisagem urbana da área central é árida, poluída, e possui poucos marcos simbólicos. A falta de arborização e a elevada impermeabilização do solo contribuem para uma sensação térmica pouco agradável, que associada a uma ambiência percebida enquanto manifestação da desordem e do tumulto, torna o centro um lugar pouco valorizado pela maioria da população (PLANO DIRETOR, 2006)

E, tendo em vista a necessidade de reversão da referida tendência, bem como de atendimento ao Estatuto da Cidade e às diretrizes do Plano Diretor Municipal, embasaram a elaboração do Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho no Contexto dos Bairros.

Na porção que corresponde ao chamado oficialmente de Centro de Negócios, hipercentro ou núcleo central, conforme a Literatura Geográfica, a tendência é a ocorrência de substituições das edificações, redução do uso habitacional e padronização das fachadas pela instalação de placas e letreiros, saída de determinados equipamentos urbanos para as áreas de expansão e a instalação de outros usos menos valorizados. Aliado a isso, tem-se ainda a permanência da área central como foco dos transportes e do trânsito urbanos, o que implica em degradação socioambiental e em modificações dos padrões de circulação, em função da mudança dos produtos e serviços oferecidos. No ano de 2008, grande maioria dos lojistas (62%) afirmou ser urgente, 34% disseram ser necessária e, apenas 4% desnecessária a realização da requalificação da área central. Na visão deles o maior problema advém do trânsito (PlaMob, 2010).

De modo correlacionado com essas transformações no centro de negócios, o entorno dessa área absorve os impactos e sofre transformações de diferentes tipos, sobretudo, com tendência à degradação física e social. Ocorre a demolição de construções, cujos espaços passam a ser subutilizados, contribuindo para o aumento da falta de segurança, da poluição, falta de identidade, entre outros. Ainda que permaneçam setores com maior grau de dinamismo, principalmente em decorrência da presença das classes de maior status socioeconômico que ocupam os condomínios verticais e asseguram, apesar de em pequeno número, a manutenção de certas atividades de que necessitam.

Frente a esse contexto e à necessidade de assegurar a vitalidade da área central, conforme já evidenciado nos Planos Diretores, a partir do ano de 2009 foi proposto pela Prefeitura Municipal de Uberlândia o Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho Integrado ao Contexto dos Bairros<sup>4</sup>, que se pauta na busca de uma requalificação embasada na mobilidade sustentável e acessibilidade universal, priorização dos transportes não motorizados e coletivos, ou seja, melhoria da mobilidade, em consonância com as propostas e instrumentos do Plano Diretor (2006), bem como na dinamização da área via diversificação dos usos, reutilização dos espaços e melhoria infraestrutural.

Tal projeto apoia-se nas propostas urbanísticas de priorização do pedestre, democratização do espaço público, reforço da identidade e modificação da tendência de redução do uso residencial nos bairros do setor central, com intervenções, no sentido de reestruturar a Av. Monsenhor Eduardo e dinamizar os usos e equipamentos públicos em diferentes pontos do setor central. E, tem como principais propostas: a destinação de áreas para programas habitacionais, incentivo ao adensamento de uso residencial ou misto, à reestruturação do sistema viário e criação de espaços e equipamentos públicos desde a transformação de antigas edificações em novos espaços culturais e públicos até a requalificação do comércio ambulante existente, a busca pela valorização social e econômica. Para tal, serve-se dos instrumentos previstos no § 2º, Art. 19 do Plano Diretor<sup>5</sup>, bem como de mecanismos como: incentivos fiscais, operações urbanas consorciadas, desapropriações, tombamentos e transferência do direito de construir. É proposto também o estabelecimento de legislação específica para que a área obtenha tratamento de Área de Diretrizes Especiais (ADE), assim como ocorre com o Fundinho.

No que concerne aos potenciais construtivos, por meio da operação urbana consorciada, propõe a modificação dos mesmos nas três áreas que o projeto de requalificação abrange: a Zona Central 1, que passaria de 4 para 3; na porção da Zona Estrutural que abarca a Av. Monsenhor Eduardo, cujo potencial de 4,5, seria alterado para 2 inerente à zona residencial, a qual teria início na Av. Fernando Vilela, na segunda quadra do lado esquerdo da Av. Monsenhor Eduardo, na rua Marciano de Ávila no bairro Bom Jesus.

Dentre os pontos específicos a serem requalificados, o Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho no Contexto dos Bairros prevê ações nos seguintes pontos: 1) Na região e na Praça Sérgio Pacheco; 2) Na região do Fórum e Praça Osvaldo Cruz; 3) Nos Galpões que serviram de armazéns na época da Estação da Mogiana no entorno da atual Praça Sérgio Pacheco, os quais foram agrupados em três propostas, onde está o Galpão do antigo atacadista conhecido como “*boca quente*”, serviria para a instalação do Museu do Entreposto Comercial de Uberlândia, os Galpões do bairro Martins teriam o potencial construtivo transformado e os Galpões da Av. Monsenhor Eduardo serviriam para a instalação de feiras e eventos culturais; 4) No trecho da Av. João Pessoa; 5) outras áreas, como nas caixas d’água do Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE).

A fim de reverter o quadro de perda do poder centralizador das atividades socioculturais, que repercute no surgimento de outros problemas que afastam a poluição que frequenta a área central, são propostas ações para a valorização e preservação do patrimônio, conforme as diretrizes do Art. 45 do Plano Diretor, que apontam para:

- I - criteriosa preservação do patrimônio arquitetônico, artístico, documental, ecológico, arqueológico e qualquer outro relacionado com a história e a memória municipal;
- II - constante estímulo à produção cultural, sem direcionamento da mesma;

Com enfoque especial nas ações que ainda não foram efetivadas, como por exemplo:

- [...]
- VI - revitalizar, com propósitos culturais e de lazer, os espaços disponíveis na região central, especialmente o Mercado Municipal e o local das caixas de água do Departamento Municipal de Água e Esgoto - DMAE situadas na Rua Cruzeiro dos Peixotos; [...]
- IX - adequar as praças para fins culturais;
- X - construir espaço apropriado para as atividades de diversas associações culturais, que possam funcionar como alojamento por ocasião de eventos, inclusive no apoio para desfiles carnavalescos; [...]
- XVI - promover mecanismos legais que incentivem a implantação de obras de arte nas fachadas, jardins ou vestíbulos de prédios públicos, institucionais e particulares; [...]

Além disso, conforme já evidenciado, a questão da habitação recebe atenção especial, especialmente, no entorno da Av. Monsenhor Eduardo, originalmente local de residência das classes populares e, hoje, pela população marginalizada pelo setor formal da economia, o que favoreceu o desenvolvimento de atividades ligadas ao sexo e outras atividades ilícitas como jogos de azar e comércio de produtos químicos. Propõe-se que no referido projeto, além da requalificação, a renovação e a reestruturação da área evitando a saída da população atual, ou seja, pretende-se que o uso residencial seja acessível a todos.

Todavia, este consiste em um grande desafio, posto que a tendência natural, quando das intervenções com vistas à valorização de determinada área, é a saída da população que não consegue atender aos novos padrões criados. O processo de invasão-sucessão apresenta-se quase que inevitável.

Importante para garantir a efetividade do projeto de Requalificação foi elaborado o Plano de Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Uberlândia (PlaMob) que tem como diretriz a mobilidade urbana com as seguintes ações correlatas: a priorização dos deslocamentos a pé a partir de ações que melhorem as calçadas, as condições de circulação dos pedestres, os espaços das praças e o ambiente como um todo; a garantia de um transporte coletivo de qualidade, integrado e rápido; sendo que dentre as ações correlatas destaca-se a racionalização dos itinerários e da frota na área central; a democratização do uso do sistema viário; a racionalização da utilização viária e melhoria da qualidade dos espaços públicos; a segurança nos deslocamentos; a conscientização, entre outras.

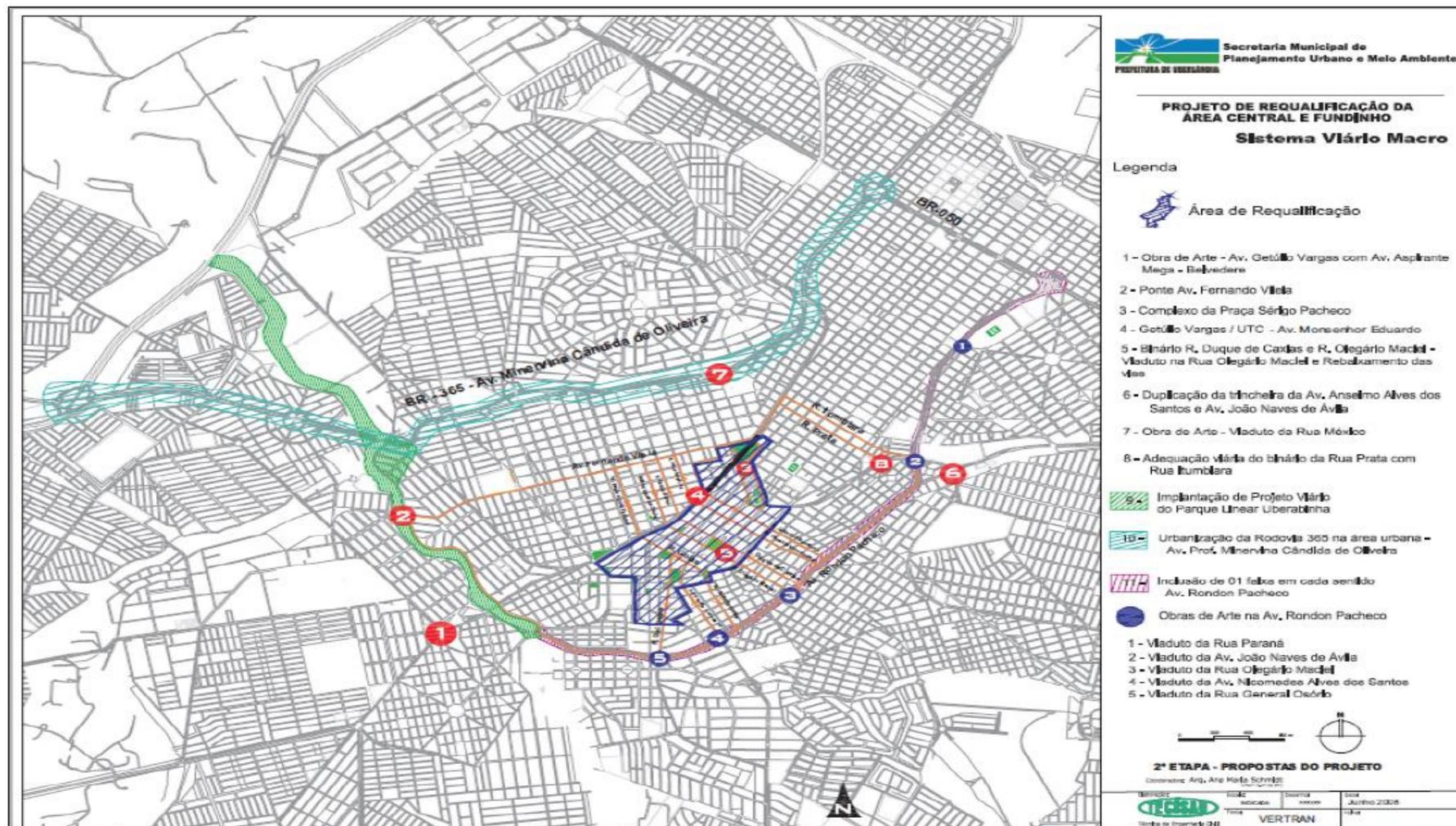
Como a dinâmica viária da cidade como um todo tem interferências na área central, no referido plano são elencadas propostas em nível macro, para toda a cidade, e especificamente para a área a ser requalificada. Para tanto, são propostos cinco anéis pericentrais, a serem considerados para as intervenções no sistema viário com o escopo de criar caminhos alternativos e eficientes entre os bairros e, assim, reduzir o tráfego de passagem na área central.

Dentre as principais intervenções viárias em nível macro, mapa 1, destacam as seguintes: obra de arte – Avenida Getúlio Vargas e Av. Aspirante Mega, (ponto de referência Belvedere); ponte da Avenida Fernando Vilela; Complexo Viário da Praça Sergio Pacheco; Getúlio Vargas/UTC/ Av. Monsenhor Eduardo, para criar ligação entre as Avenidas Getulio Vargas e Monsenhor Eduardo; binário na Rua Duque de Caixias e Rua Olegário Maciel (rebaixamento das vias, com canaleta para a transposição do tráfego em desnível e a construção do Viaduto na Rua Olegário Maciel com a Av. Rondon Pacheco; Duplicação da Trincheira da Avenida Anselmo Alves dos Santos e Avenida Joao Naves de Ávila; obra de arte, viaduto da Rua México com a Rodovia BR 365; Adequação viária Rua da Prata e Itumbiara; Implantação do projeto viário do parque linear do Rio Uberabinha; Urbanização da BR 365 na área urbana – Av. Professora Minervina Cândida de Oliveira e trecho entre o bairro Luizote de Freitas e início da Av. Marcos de Freitas Costa; Inclusão de 1 faixa em cada sentido da Av. Rondon Pacheco; obras de arte na Av. Rondon Pacheco: 1) na Rua Paraná, na Av. João Naves de Ávila, na Rua Olegário Maciel, na Av. Nicomedes Alves dos Santos e na Av. General Osório, (PLANMOB, 2010).

Intervenções na hierarquização do sistema viário com ações para alterações na geometria, configurações semaforicas, redução dos estacionamentos públicos, ampliação das calçadas etc, para ampliar o nível de serviço e a qualidade dos deslocamentos, priorizando os pedestres, o transporte coletivo e não motorizado e a valorização dos espaços públicos, e o redirecionamento do tráfego de passagem para vias com maior capacidade estão entre medidas previstas no PlanMob. Dentre as vias com ações previstas estão: as vias de passagem (sentido sudoeste-nordeste, a saber: as Av. João Pinheiro, Afonso Pena, Floriano Peixoto, Getúlio Vargas e Cesário Alvin e sentido Noroeste-sudeste quais são: as Av. João Naves e João Pessoa, as Ruas Duque de Caxias, Olegário Maciel, Goiás, Tenente Virmontes e Quintino Bocaiúva), as vias de ligação (ruas Silvano Brandão e Professor Pedro Bernardes, tal como devem ser o trecho da Quintino Bocaiúva entre as Av. Getúlio Vargas e Cipriano Del Fávero, e a rua Bernardo Guimarães entre as avenidas Floriano e Afonso Pena e a rua José

Andraus) e as vias locais (Machado de Assis, Coronel, Antonio Alves Pereira e Santos Dumont entre as Av. Afonso Pena e Floriano, e João Pinheiro, no caso da rua Machado de Assis, que serão destinadas aos deslocamentos a pé ou bicicleta, exceção para veículos públicos e de moradores).

A fim de atender aos motoristas de veículos particulares, há a previsão para a construção de estacionamentos verticais, conforme já permite o Código de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo aprovado no dia 11 do mês março de 2011. Neste sentido, o PlanMob prevê a necessidade de redução dos estacionamentos públicos que ocupam grandes áreas e, em contrapartida, o incentivo à criação de estacionamentos privados. Em conformidade com isto destaca-se o projeto da criação de dois bolsões de estacionamentos, com capacidade para até 800 carros, feitos por meio de uma parceria público privada (PPP) com a Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL).



Mapa 1 – Uberlândia (MG): Pontos de Intervenção no Sistema Viário Macro (2010).

Fonte: PlanMob, 2010.

Sobre a construção dos estacionamentos o diretor da CDL, Cícero Herald Novaes, afirmou que,

[...] Eles seriam interligados por um ônibus circular, que levaria os motoristas de um local ao outro. Em cima dessas áreas seriam edificadas lojas de conveniência e teria um espaço verde. [...] a iniciativa privada pagaria 80% do custo do projeto. A prefeitura entraria com a área e a iniciativa privada bancaria praticamente todo o custo e, com isso, exploraria a área por 30 a 50 anos. O retorno do investimento seria de no máximo 15 anos, o que é interessante para a iniciativa privada (JORNAL CORREIO, 18/03/2011).

A ideia de implantação de um calçadão já preconizada no Plano Diretor de 1994 é reforçada pelo PlanMob, o qual também propõe alguns ajustes para a extensão do mesmo e a incorporação dos preceitos do desenho universal nos cruzamentos, que terão sinalização podotátil, platôs e sinalização luminosa e sonora nos pontos indicados na Figura 1. A implantação de uma rede cicloviária que interligue as avenidas arteriais, estruturais e coletoras atendendo toda a cidade, especialmente a área central, também está contemplada no referido plano.

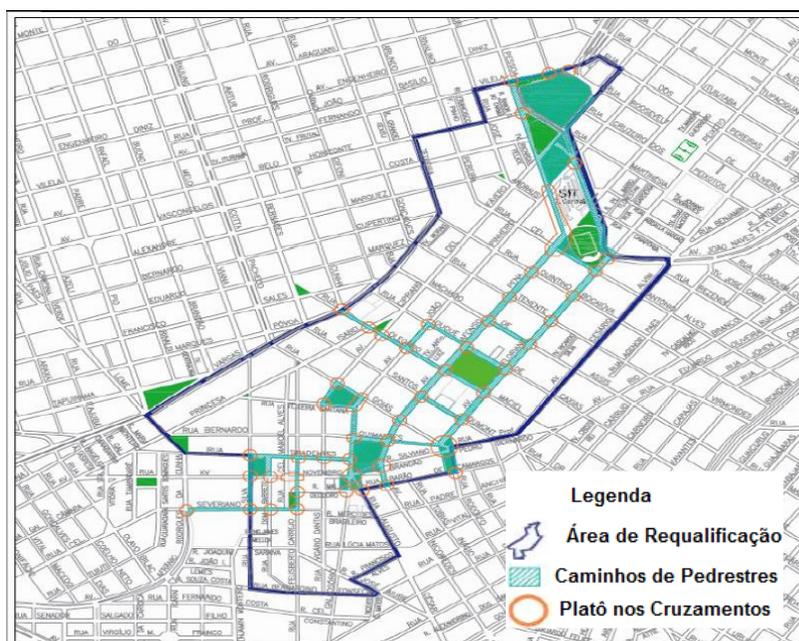


Figura 1: Uberlândia (MG): Pontos de Intervenção nos caminhos para pedestres (2010).

Fonte: PlanMob, 2010.

No que concernem as ações relacionadas ao sistema de transporte público para reduzir o número de ônibus que passam pela área central, a não ser que esta seja o destino, também serão considerados anéis para o planejamento, os anéis do SIT, cuja configuração é a mesma dos anéis pericentrais, com exceção do primeiro e do segundo anel, que possuem pequenas alterações na configuração. Estão previstos os itinerários dos ônibus dentro dos limites dos anéis, com a possibilidade de integração aos demais a partir das estações de transferência dos corredores estruturais e da integração temporal. Neste sentido, além do corredor Sudeste já

*IV Colóquio Internacional sobre o comércio e cidade: uma relação de origem*

implantado, é prevista a implantação dos Corredores Noroeste, Sudoeste, Norte e Leste.

A implementação das ações previstas nas diretrizes do PlanMob e do projeto de requalificação da área central e do Fundinho demandam um período de tempo relativamente longo. Porquanto, são várias as instâncias da sociedade que estão envolvidas direta e indiretamente e devem estar em parceria com o poder público, ou seja, além dos investimentos do poder público também é preciso a contrapartida dos proprietários imobiliários e do setor privado, que têm importante papel na implantação dos projetos e equipamentos, ainda que o objetivo seja a priorização do coletivo. Neste sentido, o sucesso dos desdobramentos das ações previstas depende, antes de tudo, do bom conhecimento e participação da sociedade.

É inquestionável que a efetivação das ações previstas especificamente para a área de requalificação refletirá na dinâmica de toda a cidade, mas, mormente, em suas áreas lindeiras. Neste sentido, os bairros que compõem o Setor Central de Uberlândia sofreram significativas modificações nos usos do solo, valores e, por conseguinte, certamente incorporaram novas tendências, o que resultará em realidades diferentes daquelas materializadas em muitas cidades brasileiras, sobretudo naquelas mais antigas e nas metrópoles, onde as ações em prol da construção de um ambiente embasado no tripé da sustentabilidade, ou seja, economicamente viável, socialmente justo e ambientalmente saudável, não foram implementadas em seu tempo adequado.

#### **4 Considerações Finais**

Apesar do contexto de relativa decadência, a área central de Uberlândia ainda mantém sua importância na cidade e hinterlândia. De um lado, é comum as pessoas de classes mais baixas deslocarem dos bairros periféricos populares para ir ao centro, “ir à cidade”, em busca de mercadorias mais baratas vendidas nos camelódromos, Feira da Lua, ou nas lojas de departamento, que frequentemente realizam os “saldões”. De outro, em procura de mercadorias e atividades mais requintadas, as elites, que ocupam os condomínios também localizadas na periferia, vão ao centro a encontro das *Griffs*. Há ainda um terceiro motivo que, igualmente impulsiona vários deslocamentos até a área central e independe da classe socioeconômica, qual seja, a busca de atividades e serviços especializados, a exemplo das atividades e serviços relacionados à saúde. Acrescenta-se, neste último caso que, em função das características particulares, relacionadas a tipologia de atividades de comércio e serviços predominantes zona periférica do centro, sendo comum a presença de atividades especializadas, é significativa quantidade de fluxos exclusivamente para esta área, o que lhe assegura uma dinâmica.

De maneira semelhante aos fluxos intraurbanos, tem-se os interurbanos. A presença de diferentes atividades na área central é condicionante da atração de visitantes de diferentes classes socioeconômicas.

O Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho no Contexto dos Bairros e o Plano de Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Uberlândia, elaborados à luz dos conceitos de sustentabilidade, possuem ações a serem implementadas que refletir-se-ão em uma conjuntura diferente da materializada, em outras cidades com o processo de planejamento e desenvolvimento distinto do demandado na atualidade. Além disso, ao contrário das intervenções pontuais e com o Estado sendo o único responsável, demanda-se na atualidade intervenções que

contemplem as dimensões sociais e ambientais, bem como com a participação da população, especialmente com a valorização das parcerias Estado/empresariado, cuja perspectiva poderia a ser adotada em Uberlândia.

Os setores que compõem a área central são complementares, no sentido que muitas vezes as atividades presentes em um setor, servem as atividades presentes em outros. A sensatez em considerar tal complementaridade nas ações de intervenção nesta área pode ser determinante para a manutenção de sua dinâmica.

Considerando o projeto de requalificação da área central de Uberlândia que, tem como perímetro, basicamente o Fundinho e o núcleo central, tem-se que certamente com a materialização das ações e diretrizes propostas para tal área, serão materializadas várias transformações em seu entorno. De modo, que a dinâmica, processos, formas e funções presentes no centro da cidade de Uberlândia tenderam a modificar-se, segundo uma nova lógica socioespacial.

#### 4 Referências

BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

COSTA, D. Centro pode ganhar estacionamento vertical. **Jornal Correio de Uberlândia**, Uberlândia, 18 mar. 2011. Cidade e Região. Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/centro-pode-ganhar-estacionamento-vertical/>. Acesso em: 02 abr. 2011.

MAGALHÃES, R. A. M. **O Centro do Rio na década de 1990: requalificação e Reafirmação da Centralidade Principal**. In: Encontro Nacional da ANPUR, 9., 2001. v.1, Rio de Janeiro, ..., Rio de Janeiro, RJ, 2001.

RIBEIRO FILHO, V. **A configuração da área central de Manaus e sua dinâmica recente**. 2004, 246 f. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

SALGUEIRO, T. B. **Do comércio a distribuição: roteiro de uma mudança**. Oeiras: Celta, Lisboa, 1995.

\_\_\_\_\_. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. In: **Revista Território**, ano 3, n 4, p.39-53, 1998.

SOARES, B. R. As novas espacialidades das cidades médias para o século XXI. In: **O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas (II)**. OLIVEIRA, M.P. de. (Org.) et al. Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj, Anpege, 2008, p. 153-164.2008.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 2004. 508f. Tese (Livre Docência)-Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SOUZA, M. J. L. O direito ao centro da cidade. In: **Passa Palavra**, 3 de Abr. de 2011. Disponível em: <http://pelamoradia.wordpress.com/2011/04/04/o-direito-ao-centro-da-cidade/>. Acesso em: 15 mar. 2011.

UBERLÂNDIA. **Lei Complementar n. 078. 27 Abril 1994.** Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Uberlândia. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 1994.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 432 de 19 de Outubro de 2006.** Dispõe sobre o Plano Diretor Municipal de Uberlândia, MG. Uberlândia, 2006. Disponível em: [www.uberlandia.mg.gov.br](http://www.uberlandia.mg.gov.br). Acesso em: 14 Abr. 2009.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Uberlândia.** Versão Preliminar. Uberlândia, 2010.

VAZ, J. C., Desenvolvimento Urbano. In: **POLIS** - Instituto de Estudos, formação e assessoria em políticas sociais, 2006. Disponível em: <http://www.centrodacidade.com.br/cultura/centrodacidade.htm>. Acesso em 11 abr. 2011

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

---

<sup>1</sup> Apesar da grande relevância, a questão da função social das cidades ainda consiste em um tema de discussões recentes, portanto ainda permeado de aspectos desconhecidos.

<sup>2</sup> Esse plano foi revisto nos anos de 2006 e 2010, permanecendo a preocupação em dedicar atenção à área central.

<sup>3</sup> As diretrizes do Projeto de Requalificação da Área Central e Fundinho no Contexto dos Bairros são convergentes com as diretrizes do Plano de Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Uberlândia de julho de 2010, e com a nova lei de zoneamento do uso e ocupação do solo aprovada em abril de 2011.

<sup>4</sup> A ideia da requalificação é ser incluyente, por isso, não chama revitalização, porque ali já é vivo. É exatamente dar uma repaginada. Dar nova acessibilidade, que significa ir ao centro da cidade será mais prazeroso do que hoje”, afirmou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Dilson Dalpiaz (JORNAL CORREIO, 03/04/2011).

<sup>5</sup> São previstos os seguintes instrumentos: I - criação de setores especiais de habitação social; II - implantação do solo criado; III - criação do mecanismo de transferência de potencial construtivo; IV - usos especiais no pavimento térreo; V - parcelamento ou edificação compulsórios; VI - imposto sobre a propriedade territorial urbana progressivo no tempo, mediante lei específica; VII - correção e atualização anual do valor venal dos imóveis urbanos; VIII - desapropriação.