

Estrutura comercial e novas centralidades: análise do Eixo Comercial João Naves de Ávila – Uberlândia (MG)

*Commercial structure and new urban centralities: analysis of the commercial axis
João Naves de Ávila – Uberlândia (MG)*

Paulo Henrique Silva de Amorim

Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil

paulohamr@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2094-3877>

Vitor Ribeiro Filho

Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil

ribeirofilhovitor@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3998-2059>

RESUMO

O espaço urbano, constituído através de uma relação espaço-tempo como produto de processos socioespaciais, apresenta-se dinâmico e multifacetado em razão do modelo de produção capitalista que imprime à sociedade transformações do global ao local. Não obstante, são observados processos espaciais que, sob a ótica da estrutura interna das cidades, conferem mudanças na produção do espaço, sobretudo no tocante às atividades comerciais e de serviços. Nesse sentido, o presente estudo foi desenvolvido a partir de observações das transformações ocorridas no espaço intraurbano de Uberlândia (MG). Dentre as dinâmicas recentes ocorridas na cidade, observou-se a consolidação de novas centralidades, com destaque para a Avenida João Naves de Ávila, considerada um eixo comercial, mediante a análise e a identificação de padrões espaciais resultante do adensamento de atividades comerciais e de serviços, como reflexo do processo espacial de descentralização. Partindo desse pressuposto, a pesquisa tem como objetivo central analisar o processo de descentralização e a formação de novas centralidades a partir dos eixos comerciais da cidade de Uberlândia, tendo como recorte a Avenida João Naves de Ávila, utilizando-se a metodologia de Ribeiro Filho (2004), a partir da qual puderam ser identificados 129 quarteirões em sua totalidade, com diferentes e em grande quantidade o número de atividades terciárias. Após a análise dos dados, observou-se que a descentralização das atividades terciárias ainda está em curso na avenida, resultando em diferentes graus de intensidade funcional, bem como no estabelecimento de distintos padrões de localização das atividades de comércio e de serviços. Nesse sentido, foram classificados seis setores: Central I, Central II, Especial, Leste I, Leste II e Extremo Leste, sendo eles heterogêneos entre si, porém com características que o tornam singulares.

Palavras-chave: Descentralização, Novas Centralidades, Eixo Comercial, Uberlândia (MG).

ABSTRACT

The urban space, constituted through a space-time relationship as a product of socio-spatial processes, presents itself as dynamic and multifaceted due to the capitalist production model that imposes on society transformations from global to local. Nevertheless, spatial processes are observed that, from the point of view of the internal structure of cities, confer changes in the production of space, especially with regard to commercial and service activities. In this sense, the present study was developed from observations of the transformations that occurred in the intra-urban space of Uberlândia (MG). Among the recent dynamics that occurred in the city, it was observed the consolidation of new centralities, especially Avenida João Naves de Ávila, considered a commercial axis, through the analysis and identification of spatial patterns resulting from the densification of commercial and service activities, as a reflection of the spatial process of decentralization. Based on this assumption, the research has as main objective to analyze the process of decentralization and the formation of new centralities from the commercial axes of the city of Uberlândia, having as a cutout Avenida João Naves de Ávila and using the methodology of Ribeiro Filho (2004), from which 129 blocks could be identified in their entirety, with different and large numbers of tertiary activities. After analyzing the data, it was observed that the decentralization of tertiary activities is still in progress on the avenue, resulting in different degrees of functional intensity, as well as in the establishment of distinct patterns of location of commercial and service activities. In this sense, six sectors were classified: Central I, Central II, Special, East I, East II and Far East, being heterogeneous among themselves, but with characteristics that make them singular.

Keywords: Decentralization, New Centralities, Commercial Axis, Uberlândia (MG).

1. INTRODUÇÃO

A globalização, juntamente com suas transformações estruturais, impôs novas marcas ao processo de urbanização, tendo na produção do espaço a conexão de diferentes lugares em uma mesma rede que conecta pontos fixos e pressupõe a existência de fluxos entre eles (CASTELLS, 2003). Aprender o espaço torna-se um desafio, pois o “padrão” marcado pela materialidade se impõe, evidenciando no cotidiano ações que, sob a ótica dos cidadãos, tais como: deslocamentos diários, sejam a pé, sob o uso do automóvel ou do transporte público, se constituem como elementos que produzem e organizam os diferentes espaços das cidades.

Se não é tão difícil identificar o padrão diferencial mediante à justaposição de diferentes usos do solo urbano, bem como o seu caráter dinâmico, o mesmo não se pode afirmar com relação aos processos que incidem na estruturação e produção do espaço urbano. Nessa perspectiva, alguns questionamentos se materializam em busca de respostas: quais as causas, por exemplo, de em uma determinada área da cidade apresentar um padrão denso de verticalização quando comparado com o bairro vizinho? Ou, por que, em algumas avenidas da cidade, manifesta-se uma concentração significativa de atividades comerciais, implicando, muitas vezes, na concorrência com o centro tradicional?

Para responder tais questionamentos, é indispensável o exercício de compreensão acerca da estrutura comercial das cidades, especialmente no tocante à multiplicação de áreas que até cinco décadas não experimentavam ou não esperavam receber uma importância tão expressiva como se verifica após a virada do século XXI. Pois, com o avançado crescimento dos núcleos urbanos que superam a faixa de cem mil habitantes, as cidades médias brasileiras – ou cidades que se desenvolveram e ocupam níveis superiores a estas, como é o caso de Uberlândia (MG) – têm se constituído em desafios que necessitam de análises ainda mais aprofundadas em razão das inúmeras transformações que se materializam ao longo do tempo.

Dentre as principais alterações ocorridas, verifica-se que um dos fenômenos mais notável é o da multiplicação e diversidade de áreas que concentram atividades comerciais e de serviços. De acordo com Sposito (2001, p. 622):

[...] a explicação para esse processo está na constituição de novas centralidades urbanas, justificadas pela expansão de novas áreas no espaço intraurbano mediante o provimento de novos fluxos na cidade, contribuindo para a emergência de centralidades mais complexas que substituem e enfraquecem a centralidade principal que até poucas décadas era a responsável pela organização interna da cidade.

Nesse sentido, este artigo foi desenvolvido com base em análises e observações das transformações ocorridas no espaço intraurbano de Uberlândia (MG), localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Dentre as dinâmicas recentes nessa cidade, destaca-se a consolidação da Avenida João Naves de Ávila, classificada como um dos principais eixos comerciais e de serviços pela alta concentração espacial de atividades do setor terciário com a presença de atividades de comércio e de serviços especializados. Nesse sentido, suscitam alguns questionamentos: qual o papel do eixo comercial da Avenida João Naves de Ávila na expansão de Uberlândia? Quais os padrões espaciais que se estabelecem no interior do eixo comercial? Quais as tendências de transformações do eixo comercial como uma nova centralidade?

O presente trabalho tem como objetivo central analisar o processo de descentralização e a formação de novas centralidades a partir dos eixos comerciais da cidade de Uberlândia, localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, com população estimada de 706.597 mil habitantes, tendo como recorte a Avenida João Naves de Ávila. Para isso, o trabalho foi dividido em três partes: na primeira, objetiva-se compreender as relações entre os conceitos de centro e centralidades urbanas; na segunda parte, analisar o papel do processo de descentralização na constituição de novas centralidades urbanas; por último, foco do trabalho, analisar a estruturação do

eixo comercial João Naves de Ávila, como resultado do processo de transformações no espaço intraurbano de Uberlândia (MG).

2. CENTRO E CENTRALIDADES URBANAS

Uma das mudanças mais expoentes no processo de estruturação do espaço urbano é, indubitavelmente, o papel redefinidor que o centro exerce nas cidades. Num resgate histórico dos modos de produção, como também em boa parte do desenvolvimento do modelo capitalista de produção, as cidades tiveram suas estruturas espaciais articuladas em torno de um centro principal. De acordo com Sposito (2006), o centro primário era único, desempenhando todos os papéis de centralidade, tanto na escala da cidade, quanto na interurbana, quando se trata dos espaços urbanos de maior importância nas redes urbanas.

Na primazia acerca da implantação de sistemas de transportes urbanos, a cidade detinha a utilização de trilhos (bondes e trens suburbanos, seguidos pelo metrô) e depois, principalmente, o de matriz automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos, *etc.*), responsáveis pela geração de condições técnicas e funcionais no processo de expansão do tecido urbano.

Esse processo foi acompanhado, sem dúvidas, pela emergência de novas áreas comerciais e de serviços, corroborando com as reflexões de Santos (1994) ao entender que é na cidade, enquanto espaço de produção e consumo de capitais, que se constitui o lugar de processo de valorização seletivo, cabendo ao capital a autonomia de mover-se no território privilegiando áreas onde se possa garantir sua valorização. Com efeito, o centro e a centralidade resultam do crescimento territorial das cidades, bem como é a partir delas que a expansão urbana ocorre. Dessa maneira, apreender qualquer processo de estruturação urbana implica em considerar os processos/aspectos/facetas das diferentes parcelas da cidade em seu interior, tanto pela dinâmica intraurbana, quanto pela articulação que existem (ou não) entre as próprias parcelas.

Trata-se do resgate analítico em torno do centro tradicional, sua importância, bem como a compreensão de sua totalidade.

A emergência do processo de centralização e a gênese da Área Central estão relacionadas com o modo capitalista de produção, e é por meio dela que se constitui o ponto de concentração, convergência/divergência de fluxos dos mais variados tipos, constituindo o nó do sistema de circulação intraurbana, não coincidindo, necessariamente, com o centro geográfico e/ou com o sítio histórico da cidade (CORRÊA, 1995, p.44).

A partir dessas observações, pode-se depreender que o centro urbano, tal como acontece com a cidade, deve ser compreendido como um produto histórico-social, pois também é responsável pela manifestação de forças sociais, tanto pela ação, quanto pela estrutura de sua dinâmica interna (CASTELLS, 1983).

A existência de alguns elementos particulares, tal como acontece em outras áreas da cidade, se constituem como indispensáveis na compreensão do centro tradicional: dimensão espacial, escalas temporais de médio/longo prazo – que remonta à história da morfologia urbana – e, diferente de qualquer outra área do tecido urbano, a localização territorial das atividades terciárias, que não é orientada pela localização geográfica em termos de determinação exata, o que justifica a importância de defini-lo sempre com relação ao conjunto da estrutura urbana.

Chamando a atenção para o que Santos (1996, p. 191) afirmara ao advertir que “não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja dinâmico para todos os homens, empresas e instituições”, coloca-se em debate a constituição da centralidade e a apropriação dos centros como movimentos que podem se separar, uma vez que o uso e o consumo desses espaços não se configuram igualmente para todos. Nesse sentido, observa-se na estrutura interna das cidades a existência de fatores como o crescimento populacional e espacial e a consecutiva ampliação do tecido urbano, sobretudo em

relação à área central, e as novas áreas residenciais, que ditam a ocorrência do processo de descentralização e a correlata (re)definição do papel exercido pelo centro das cidades.

O processo de descentralização, de acordo com Corrêa (2007), é favorecido sob dois pilares: de um lado, fatores como a deseconomia causada pela aglomeração gerada pela excessiva, resultante do aumento do valor do uso do solo urbano, somada à ausência de espaços que contribuem para a ampliação das atividades centrais, além da oferta de amenidades em outras áreas da cidade, tendo elas, em sua grande maioria, preços menores, favorecendo aos empreendedores a tomada de decisão na criação de filiais ou transferência das atividades para outras áreas da cidade.

Outros fenômenos também incidem nas transformações do espaço urbano, como destacado por Alves e Ribeiro Filho (2009, p. 174), a saber:

A mudança no padrão de mobilidade da população, seguido da expansão urbana, demográfica e também espacial, além da alteração na quantidade e na qualidade das práticas espaciais realizadas pela população, configurando a segmentação do espaço urbano, que por sua vez, confere a origem de processos socioespaciais como a segregação e a fragmentação.

Como consequência, materializa-se no espaço urbano a criação de novas áreas de concentração econômica de setores comerciais e de serviços inseridas sob o caráter de novas lógicas de produção e apropriação do espaço urbano, a partir da qual a expansão territorial do tecido urbano de modo disperso – em parte, pela expansão das vias urbanas, provocando uma maior utilização do modal rodoviário – configura-se como uma expressão. Trata-se, portanto, da justaposição de formas urbanas ainda mais complexas do ponto de vista comparativo a estruturas urbanas monocêntricas.

Do ponto de vista teórico-conceitual, é nesse contexto empírico que o conceito de centralidade remonta enquanto instrumento de leitura da realidade atual de muitas cidades que interpretam em sua dinâmica transformações de processos e escalas equivalentes. De acordo com Salgueiro (2013, p. 14),

[...] a palavra ‘centro’ se refere a uma entidade, a uma localização com forte poder de atração de pessoas e com determinadas propriedades geométricas, enquanto ‘centralidade’ remete para outro tipo de propriedades apostas a essa geometria e que reforçam a sua atração. A evolução do conceito foi no sentido da valorização destas últimas a ponto de suplantar as da geometria.

Assim, pode-se considerar que “enquanto a cidade pré-industrial e a industrial detinham uma área central, a cidade fragmentada da modernidade tardia será melhor caracterizada pela existência de uma rede de centralidades” (SALGUEIRO, 2013, p. 13), conectadas ou não ao centro tradicional da cidade contemporânea. Portanto, pode-se afirmar que o centro tradicional é caracterizado pela sua concretude físico-territorial (fixo) no território, que inclui os subcentros e os eixos comerciais – será discutido adiante; já a centralidade, caracteriza-se pelo o que no território se movimenta (fluxos). Ademais, a centralidade se coloca perante às transformações urbanas que ocorrem em variações temporais e sujeitas à produção contínua do espaço urbano.

Sposito (2006) destaca que a apreensão do centro e da centralidade deve ser realizada não somente através das relações entre o que é fixo e o que está em movimento (fluxos), mas principalmente pela interpretação das múltiplas facetas que estão relacionadas ao conceito de compressão de espaço-tempo, formulado por Harvey (1992). Na perspectiva desse autor, a compressão está ligada ao desenvolvimento das técnicas de transporte e de comunicação porque a experiência do espaço depende, em grande parte, do tempo que é necessário para percorrê-lo.

Paralelamente, essa diferença de tempo pode ser curta, como afirma Oliveira Junior (2008, p.215) “configurando diferenças de fluxos em áreas centrais, sob diferentes sazonalidades de

horários/dias, além de alterar as condições e expressões de centralidades exercidas pelo espaço urbano, que pode acentuar-se ou dissipar-se momentaneamente e em diferentes intensidades”.

3. O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E A CONSTITUIÇÃO DE NOVAS CENTRALIDADES

Retomando as ideias apresentadas anteriormente e reafirmando que a localização é a chave para a constituição de novas áreas de comércio e serviços no tecido urbano da cidade, observa-se que a existência de alguns fatores, como a implantação de novos sistemas e modais de transporte, também tem possibilitado o estabelecimento de novas centralidades urbanas para além da área central, culminando no processo de descentralização das atividades comerciais.

Nesse contexto, percebe-se que, com a saturação dessas atividades do centro principal da cidade, algumas consequências são notadas, com destaque à saída de determinados estabelecimentos para outras áreas com o objetivo de se desenvolverem, tendo em vista a necessidade de reprodução do espaço no modo de produção capitalista. Com efeito, essas novas áreas apresentam fatores atrativos para além dos empecilhos encontrados para a reprodução ampliada do capital na área central, como bem salientou Souza (2009, p. 67), ao afirmar que com “[...] a concentração demasiada de capital e estruturas produtivas no espaço urbano levam a desconcentração e também a (re)concentração, alterando a organização interna da cidade”.

Discutidos os fatores responsáveis pelo processo de descentralização, são apresentados a seguir as novas centralidades urbanas que emergem desse processo, a saber: multicentralidade e policentralidade, definidos por Sposito (2013), além dos subcentros e eixos comerciais, como resultado do processo de descentralização, discutidos por autores como Duarte (1974), Corrêa (2007), Ribeiro Filho (2004) e Villaça (2001).

Para compreender a multicentralidade, Sposito (2013) salienta que o prefixo *multi*, de origem latina, é tomado no sentido de muitos. À vista disso, ainda de acordo com a autora, o termo multicentralidade é utilizado para caracterizar a ocorrência de mais de uma área de concentração de atividades comerciais e de serviços, para além do centro principal, que acaba por interferir e proporcionar eventual perda da influência que o centro ocupa no espaço urbano das cidades até então com estruturas espaciais monocêntricas.

Defino como multicentralidade o aparecimento de subcentros e de eixos comerciais e de serviços especializados fora do centro tradicional; a implantação de galerias comerciais, reafirmando o centro ou fora dele; ou mesmo o crescimento dessas atividades em áreas pericentrais, antes estritamente residenciais, são formas de multiplicação dos setores que nas cidades concentram atividades, pessoas e fluxos, possibilitando se reconhecer “áreas centrais” (no plural, em função do número delas), ainda que o centro principal continue a exercer a centralidade que estrutura e expressa o conjunto da cidade (SPOSITO, 2013, p.75).

Na sequência da compreensão acerca das novas centralidades urbanas, a autora segue com um segundo conceito: policentralidade. Refere-se à determinação de dinâmicas verificadas mais recentemente, que harmonizam, mas que superam a lógica da formação das multicentralidades, pois:

[...] são atinentes ao aparecimento de grandes superfícies comerciais e de serviços, que redefinem, de modo profundo, a estrutura espacial que vinha se estabelecendo no decorrer do tempo. (...) especialmente hipermercados modernos de grandes grupos do setor, shoppings, centros especializados de grande porte, de negócios, de serviços médico-hospitalares, de feiras, de festas, etc. (SPOSITO, 2013, p.75).

Sposito (2013) elenca três razões pelas quais a policentralidade se distingue da multicentralidade. Primeiramente, porque essa nova centralidade urbana exerce influência sobre toda a cidade e acaba por atrair moradores de cidades que estão no entorno daquela na qual se instala. Não existe uma posição hierárquica inferior ao centro principal, mas uma competição no intuito de oferecer serviços e produtos diversificados e sofisticados. Em segundo lugar, essa nova centralidade se estabelece num curto espaço de tempo, a partir de ações devidamente planejadas e intentadas por um pequeno grupo que não aquele formado por comerciantes e prestadores de serviço locais. Ela constitui uma grande superfície comercial que causa grande impacto por meio da nova centralidade que passa a exercer na reprodução do espaço urbano das cidades.

Por último, ainda de acordo com Sposito (2013), as estruturas comerciais que se desdobram a partir desse modelo de centralidade condicionam e reforçam os processos de segregação socioespacial a partir da segmentação e seletividade socioespaciais geradas por elas, pois objetivam atender determinados estratos sociais com altos padrões de consumo. Essas grandes estruturas comerciais contribuem na modificação do centro tradicional em seu conteúdo social, cultural, político e econômico, pois acarretam no deslocamento de consumidores do centro para novos espaços de expressiva modernidade e dotados de refinada infraestrutura, oferecendo uma múltipla variedade de serviços nesses novos espaços de consumo e de lazer.

O processo de descentralização, também estimulado pelo resultado de interesses de proprietários fundiários e promotores imobiliários, cria, dessa maneira, novas centralidades urbanas, como os subcentros, que consistem, de acordo com Villaça (2001, p. 239), como:

[...] uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade.

Como a localização de novas centralidades urbanas, a exemplo dos subcentros, que não surgem por acaso, inúmeros pesquisadores buscaram analisar os padrões dessas atividades terciárias com o objetivo de entender as transformações comerciais da estrutura interna das cidades. Sobre os subcentros, Alves e Ribeiro Filho (2009, p. 175), assinalam que:

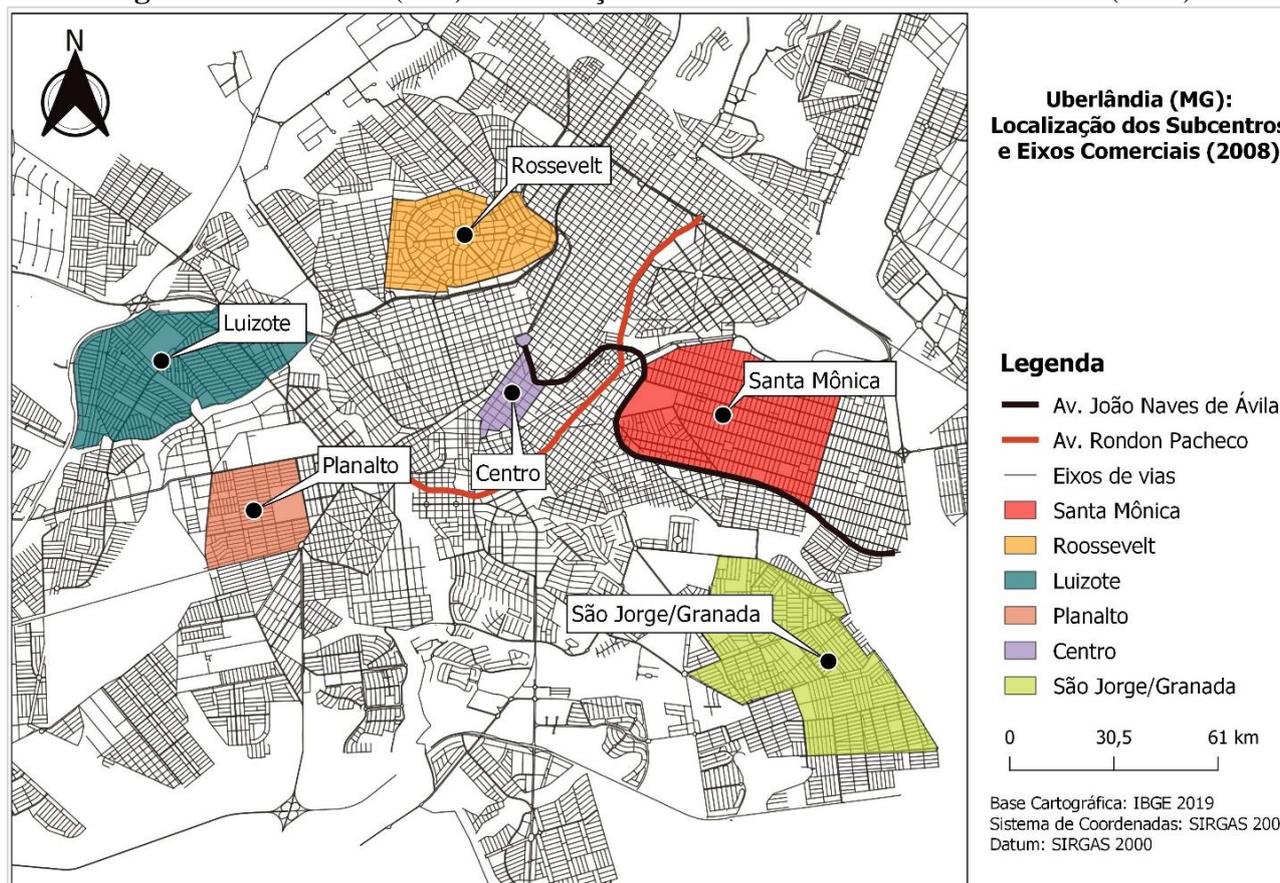
Dependendo do grau de desenvolvimento alcançado, em relação à frequência e à especialização das atividades terciárias, os subcentros oferecem ao espaço em seu entorno uma maior ou menor gama de serviços; tanto os mais básicos - de consumo cotidiano -, quanto os de caráter mais especializado, como por exemplo, serviços de recreação, médicos e educacionais.

Alguns fatores, como a expansão do tecido urbano e o conseqüente aumento da distância entre a população do subcentro até o centro principal, se relacionam com a centralidade urbana que propende a surgir em áreas de alta densidade populacional em consonância com os fluxos gerados por sistemas de transporte público somado ao poder aquisitivo da população nas imediações.

A cidade de Uberlândia (MG), analisada por Souza (2009), apresentava um total de cinco subcentros (**Figura 1**), a saber: Luizote de Freitas e Planalto (Setor Oeste); São Jorge (Setor Sul); Santa Mônica (Setor Leste); e o subcentro Rossevelt (Setor Norte). A única exceção está no Setor Central, em que se localiza a área central e o principal espaço comercial, apesar de seu enfraquecimento com a instituição das novas centralidades na cidade.

Por último, mais não menos importante, além de ser o objetivo de discussão a qual este trabalho se propõe, estão os eixos comerciais. Eles são a temática menos trabalhada na Geografia Urbana, no que tange às novas centralidades, e dos trabalhos que se propuseram a abordar tal categoria, pois na grande maioria ocorre a restrição da análise do uso do solo.

Figura 1: Uberlândia (MG): Localização dos Subcentros e Eixos Comerciais (2022)



Fonte: Elaborado pelos autores (2022).

Essa nova centralidade surge por meio ligação das atividades centrais para vias de grande circulação de veículos. Segundo Duarte (1974, p. 74 *apud* SOUZA, 2009, p. 199), “os eixos comerciais se constituem como importantes vias que garantem acesso aos principais bairros da cidade, cujo intenso movimento diário de pessoas atrai para si lojas comerciais importantes”. Já de acordo com Sposito (1991, p.16), “os eixos comerciais se constituem por meio de um desdobramento da área central e não pela expansão dela”. Em sua visão, esses eixos não são contínuos aos centros e subcentros, devido à especialização das atividades e pela seletividade do público que essa nova centralidade atinge.

Atualmente, na cidade de Uberlândia (MG) existem dois grandes eixos comerciais, representados pela Avenida Rondon Pacheco e a Avenida João Naves de Ávila. As avenidas surgiram a partir da década de 1970 como reflexo do grande crescimento populacional que ocorreu na cidade e que resultou na criação de novas áreas urbanas. Para a criação dessas áreas, era fundamental sua conexão com o restante da cidade, fato este que se resultou a partir desses eixos. Uma curiosidade acerca da Avenida João Naves de Ávila é que ela se encontra localizada no mesmo traçado dos antigos trilhos da antiga Estrada de Ferro da Mogiana, inaugurada em Mogi das Cruzes, interior de São Paulo.

4. NOVAS CENTRALIDADES URBANAS: EIXO COMERCIAL JOÃO NAVES DE ÁVILA

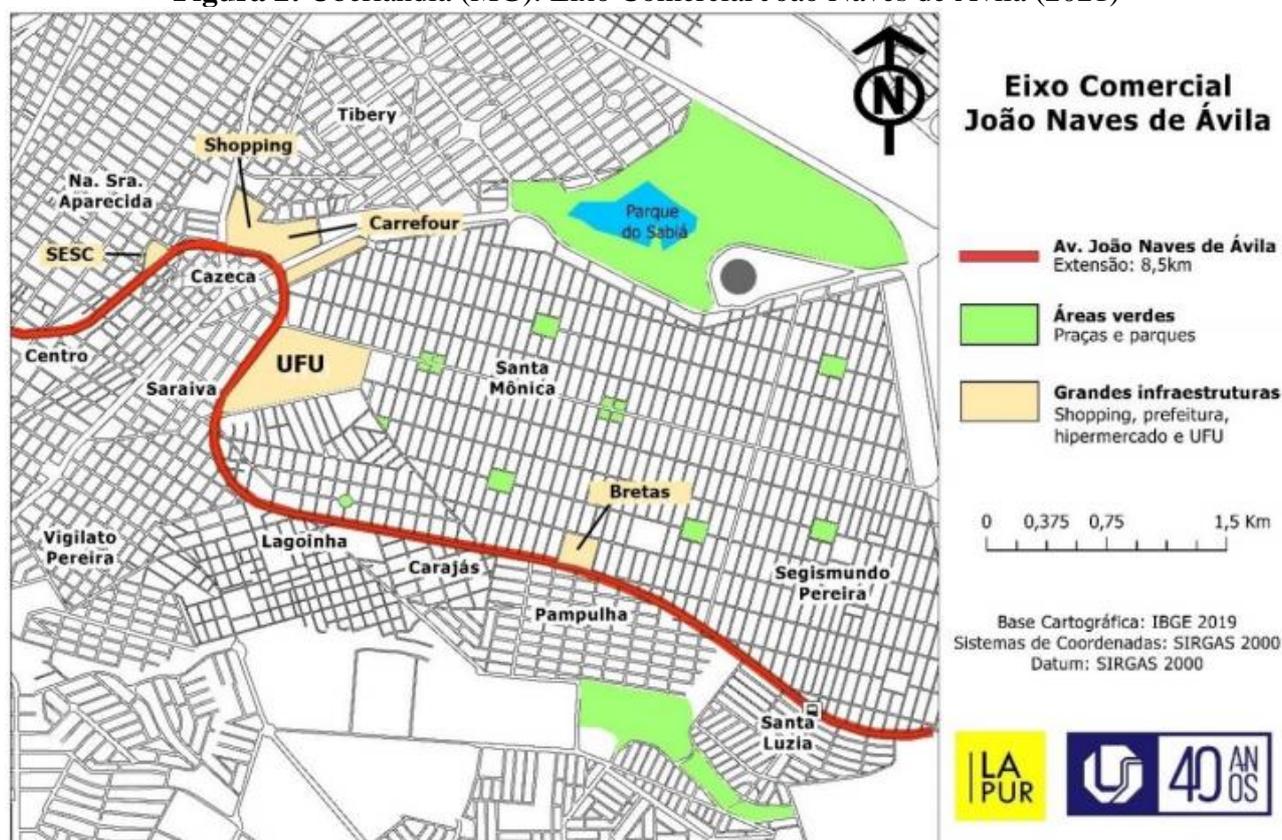
Partindo do pressuposto que os estudos sobre os eixos comerciais não são recentes na Geografia, somada à literatura do tema, bem como a complexidade da análise que envolve o urbano (multifacetado) na identificação e classificação dos processos de descentralização e (re)concentração de atividades terciárias, apresenta-se a definição de Duarte (1974, p. 86), que define os eixos comerciais como:

[...] ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se desloca de um ponto a outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes. [...] quem atravessa um eixo comercial, tem a oportunidade de constatar a expansão e o dinamismo de seu comércio.

Os eixos comerciais começaram a surgir nas cidades metropolitanas na década de 1970 e nas cidades médias a partir da década 1980 em resposta ao crescimento territorial e a consequente impossibilidade de permanência de um único centro cumprindo a função comercial e de serviços (SPOSITO, 2001). Além disso, o expressivo adensamento de atividades terciárias, para além do centro principal, contribui na estruturação de uma cidade espreada, uma vez que os eixos comerciais, em função de sua extensão, se materializam como alternativas de consumo na realização de práticas espaciais pela população local da cidade.

Em Uberlândia, localiza-se a Avenida João Naves de Ávila (**Figura 2**), construída a partir de 1971 e finalizada em 1983.

Figura 2: Uberlândia (MG): Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)



Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

A construção da avenida é considerada um marco para o desenvolvimento e crescimento da cidade, pois, acompanhada de sua inauguração, ocorreu um vertiginoso processo de ocupação de novas áreas no Setor Leste e Setor Sul da cidade, principalmente nos bairros limítrofes à avenida, fato determinante na constituição e consequente consolidação de um extenso eixo comercial e de serviços com aproximadamente oito quilômetros de extensão.

Atualmente, a avenida faz limite com 11 bairros da cidade e possui uma grande diversidade de atividades ao longo de sua extensão, com destaque aos estabelecimentos comerciais e de serviços. No estudo de Amorim (2021), verificou-se que das 453 unidades de uso do solo, entre os 129 quarteirões existentes na avenida, 285 delas eram ocupadas com estabelecimentos terciários, o que

representa aproximadamente 62,5% do total de unidades. Esses números contribuem para assegurar a avenida João Naves de Ávila como um grande eixo comercial de grande notoriedade não somente para os moradores dos bairros adjacentes à avenida, mas também para toda a cidade. Isso porque o número de atividades terciárias presentes no eixo incide sobre o aumento de deslocamento da população, constituindo o que Corrêa (2007) afirmara acerca das práticas espaciais de consumo.

Em 2006, ano que coincide com a aprovação do novo Plano Diretor, foi inaugurado o Corredor Estrutural Sudeste (BRT João Naves de Ávila). Dispondo de 7,5 quilômetros de extensão, conta com 13 estações (**Figuras 3 e 4**) com distância média de quinhentos metros entre si e dois terminais de integração: Central e Santa Luzia, garantindo a integração entre o Setor Leste e a Área Central de Uberlândia. Com a inauguração do corredor, houve um aumento gradual de fluxos e fixos, resultando na consecutiva ocupação dos lotes nas imediações da avenida com diversos usos, sejam comerciais ou residenciais, aumentando ainda mais a valorização e a complexidade com a qual se configura a Avenida João Naves de Ávila, que, em síntese, passa a ser concebida dualmente enquanto um eixo comercial e também estrutural.

Figura 3: Estação 6 – UFU (2020)



Figura 4: Estação 6 e a Universidade (2020)



Fonte: Leonardo Finotti (2020)

A instalação dessas infraestruturas produziu efeitos catalisadores para além do entorno da avenida, pois, além de diversos locais de atração, como o maior shopping da cidade, o SESC (Serviço Social do Comércio), Universidade Federal de Uberlândia (UFU), Prefeitura Municipal, além de grandes lojas de varejo e supermercados, também se constituiu como um eixo estrutural em razão da articulação gerada em torno dos bairros do Setor Leste e Central e das principais vias de ligação da cidade.

Ao todo, foram construídas 13 estações de ônibus ao longo da Avenida João Naves de Ávila, sendo cada uma delas instaladas em uma distância média de 550 metros, com o objetivo de garantir a distribuição equitativa ao longo dos oito quilômetros que compreendem toda sua extensão e o conseqüente deslocamento efetivo por parte dos passageiros que utilizam o transporte público. Nesse sentido, as alterações realizadas passaram a permitir uma ocupação mais adensada dos quarteirões existentes entre as vias que integram o eixo estrutural João Naves de Ávila, estabelecendo, a partir dos zoneamentos que dividem a avenida, um dos maiores parâmetros de uso e ocupação do solo, o que resulta na proposição de um eixo comercial e estrutural de grande importância para a cidade de Uberlândia (MG).

“Se a centralidade está relacionada à acessibilidade ofertada por algumas áreas da cidade, por conseqüência, ela não está em um ponto fixo. No entanto, pode ocorrer em qualquer ponto da cidade, desde que existam condições para tal” (SOUZA, 2009, p.166). Através da centralidade, os

diferentes conteúdos fornecidos ao centro, de acordo com Whitacker (2003), encontram-se distribuídos, concentrados, sobrepostos ou não, em virtude das amenidades de diferentes locais, ou em função da competitividade proporcionada pelas novas áreas da cidade.

As atividades comerciais, como destaca Duarte (1974), são fundamentais para o surgimento de diferentes tipologias de atividades terciárias em um eixo comercial. Nesse sentido, por meio de trabalho de campo, realizado entre os meses de abril e maio de 2021, foram identificadas que na Avenida João Naves de Ávila são numerosos os estabelecimentos ligados ao comércio e à prestação de serviços, correspondendo a 66% do total de 538 lotes distribuídos entre os 129 quarteirões (AMORIM, 2021). São números superiores, quando comparado ao estudo de Souza (2009).

Nesse sentido, considerando a quantidade expressiva de atividades terciárias ao longo dos oito quilômetros da Avenida João Naves de Ávila, destaca-se a necessidade de se estabelecer uma segmentação entre as tipologias. Para este trabalho, entendem-se como tipologias aquelas atividades que se enquadram como atividades terciárias, por exemplo: concessionárias, clínicas médicas, lavanderia, autoescolas, entre outros. Essa conjunção de tipologias não se trata de uma redução analítica do estudo. Pelo contrário, contribui para facilitar a compreensão da dinâmica comercial e de serviços que se expressa ao longo do Eixo Comercial João Naves de Ávila.

Entre as atividades comerciais e de serviços verificadas no levantamento de uso e ocupação do solo, apresentam-se, inicialmente, os hipermercados e supermercados identificados no eixo comercial. Pode-se afirmar que a distribuição dessa tipologia se apresenta de forma equitativa ao longo dos oito quilômetros da avenida, com destaque para as grandes infraestruturas: Supermercado ABC, Hipermercado Carrefour, Megamix (**Figura 5**) e Bahamas (**Figura 6**).

Figura 5: Uberlândia (MG) - Megamix



Figura 6: Uberlândia (MG) - Bahamas



Fonte: Street View (Google). Acesso em: 10, abr. 2021

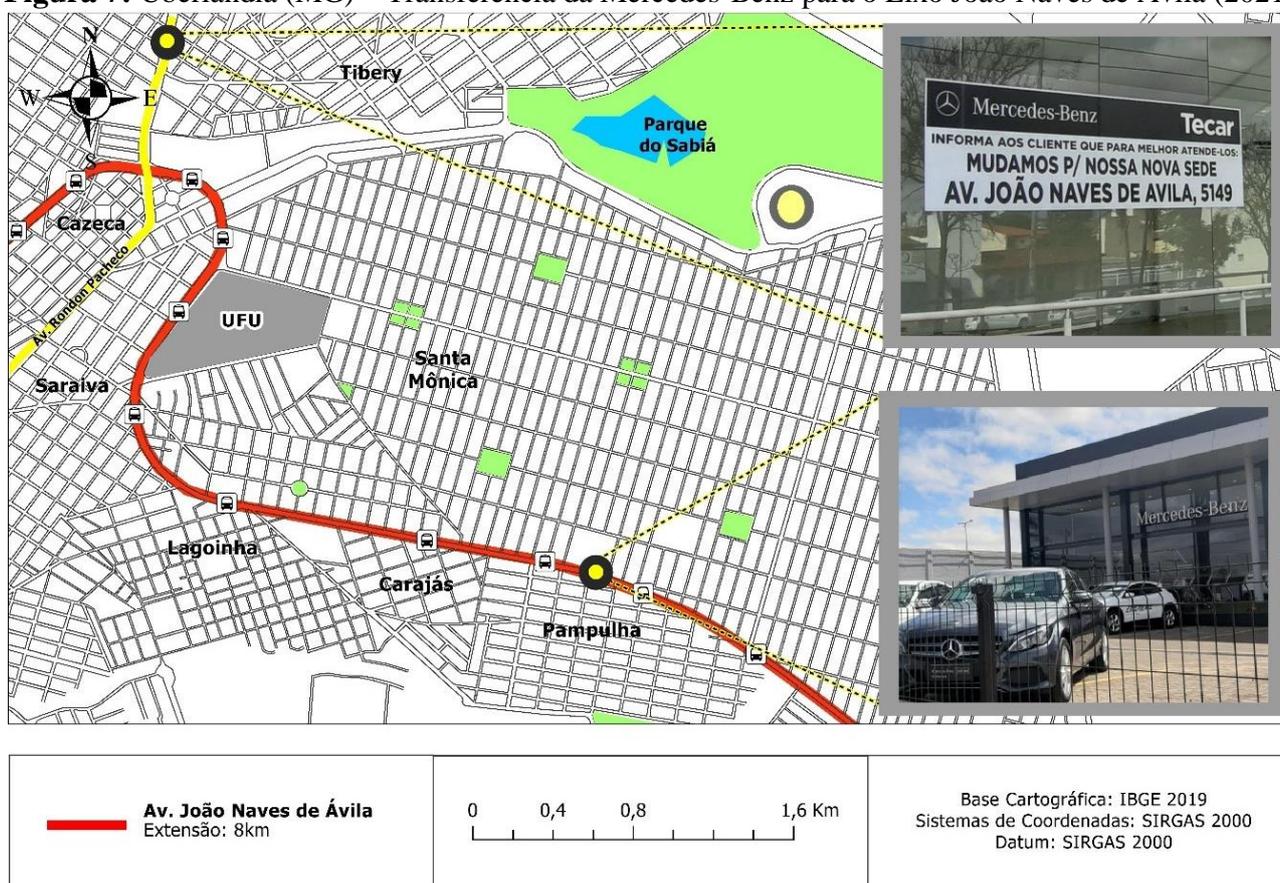
Com exceção do Carrefour, construído na década de 1990, os demais foram construídos muito recentemente: Megamix (2017); ABC (2019); e Bahamas (2020). Os supermercados Megamix e Bahamas, localizados um de frente ao outro na Avenida João Naves de Ávila, apresentam em um primeiro momento uma possível concorrência entre os dois. O que naturalmente ocorre. No entanto, é importante destacar que, verificadas as amenidades que se manifestam na avenida, decorrente do fluxo diário de passageiros, bem como a conjunção dos bairros adjacentes, observa-se que o movimento entre as duas redes vem a contribuir ainda mais no fortalecimento de suas atividades, bem como na valorização dos lotes vagos localizados nas áreas do entorno.

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

concessionárias e locadoras de veículos, o estudo verificou a expressividade de unidades ao longo da avenida: dez unidades, localizadas, em grande maioria, nas adjacências que sucedem os quarteirões da UFU. Vide à pesquisa de campo, concluiu-se que esse fenômeno não acontece em nenhum outro trecho da avenida, uma vez que as concessionárias e locadoras estão localizadas muito próximas umas das outras.

Este exemplo dialoga com o grupo SAGA (Sociedade Anônima Goiás de Automóveis), localizado na avenida e que responde, sozinha, por sete concessionárias, ocupando dois quarteirões inteiros com uma mesma atividade comercial. Entre as concessionárias que integram o grupo, destacam-se: Citroën, Peugeot, Volkswagen, Jeep, além de que outras marcas, como Dodge, Chrysler e RAM que se caracterizam pelo alto padrão, atraindo consumidores de alta renda não somente da cidade, como também da região. Durante a pesquisa de campo, foi observada a recente transferência da concessionária Mercedes-Benz (**Figura 7**), antes localizada na Avenida Rondon Pacheco, para a então Avenida João Naves de Ávila.

Figura 7: Uberlândia (MG) – Transferência da Mercedes-Benz para o Eixo João Naves de Ávila (2021)



Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

A partir desse exemplo, pode-se inferir que, por se tratar de dois espaços resultantes do processo de descentralização, também se verificam no espaço urbano processos de de(re)scenralização, na qual uma atividade especializada se transfere de uma área para outra, o que leva a compreender a ação dos incorporadores buscando moldar o ambiente urbano de acordo com suas necessidades. De acordo com Hurd (1903), no setor terciário há uma tendência de lojas do mesmo segmento se aglomerarem, apesar de não estabelecerem negócios entre si. Essa aglomeração fornece garantias para todas as lojas, envolvendo ao setor uma direção maciça de consumidores que, por consequência, elevam os lucros das empresas.

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

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

Ainda com relação às filiais, foram identificadas na Avenida João Naves de Ávila 27 tipologias, que inclui: redes de supermercados – já descrito –, farmácias, hotéis, *fast-foods*, entre outros. Com relação aos *fast-foods*, classificados como um comércio de alimentos de consumo frequente, foi instalada em 2019 uma unidade da rede Subway (**Figuras 8 e 9**).

Figura 8 e 9: Uberlândia (MG): Rede Subway, localizada na Avenida João Naves de Ávila (2021)



Fonte: Registrado pelos autores (2021).

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

Critérios como a localização também resultou na inauguração de outra filial no Eixo Comercial João Naves de Ávila: a rede de farmácias Drogasil (**Figuras 10 e 11**), motivada por vantagens locacionais (disponibilidade de maior espaço físico e abrangência de outros bairros), instalou em 2015 uma segunda unidade margens na Avenida João Naves – dessa vez, no bairro Saraiva – a fim de consolidar a relação com novos clientes.

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

Figura 10 e 11: Uberlândia (MG): Rede de farmácias Drogasil no bairro Saraiva e Centro



Fonte: Registrado pelos autores (2021).



Fonte: Google Earth (2021). Acesso em: 19, jun. 2021.

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

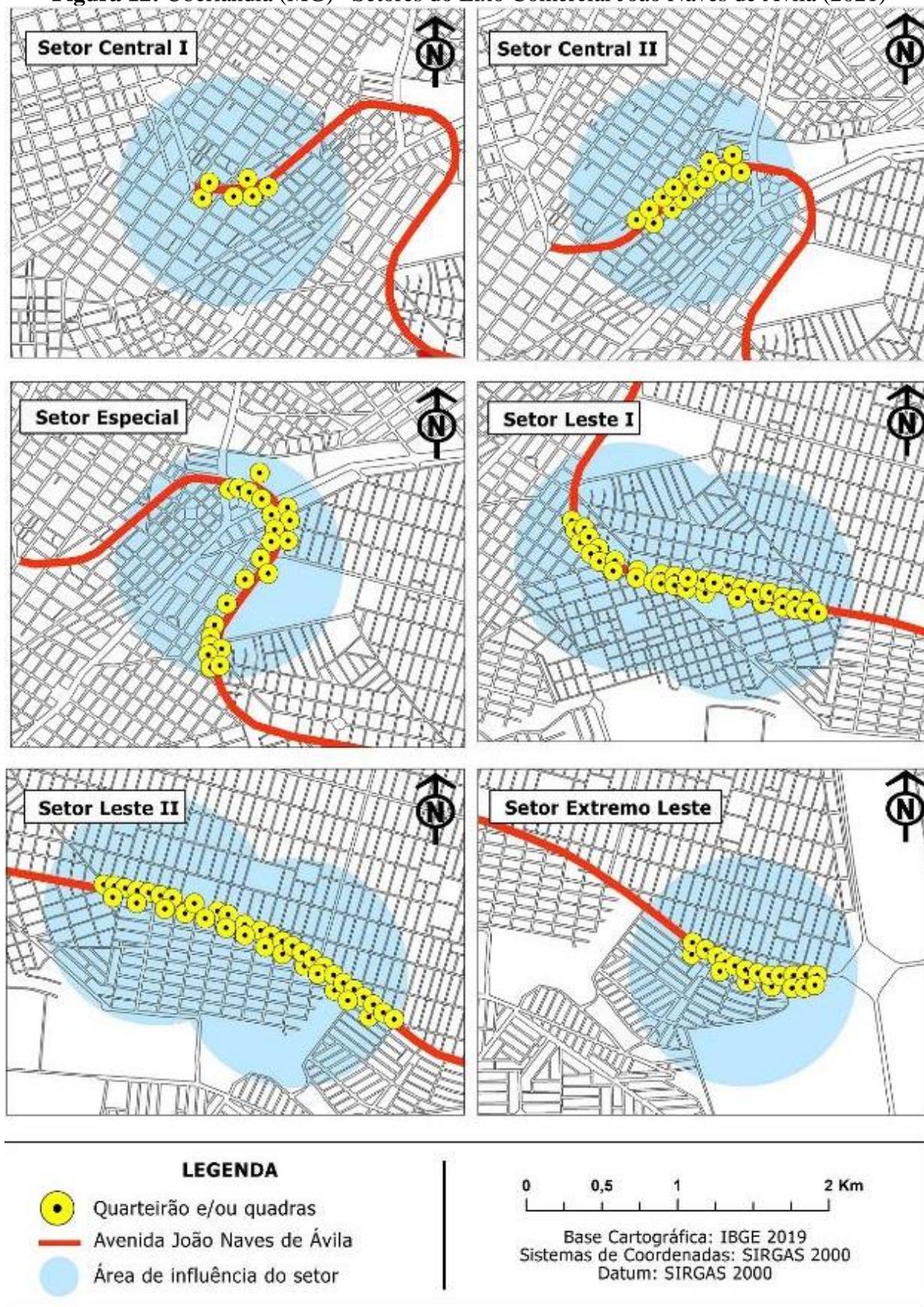
Por último, destacam-se entre as atividades terciárias identificadas na pesquisa de campo aquelas ligadas aos profissionais liberais, como os serviços de saúde, com clínicas particulares, escritórios de advocacia, design, engenharia, contabilidade e afins. Ao todo, foram identificadas dez tipologias, estando a maioria delas localizadas entre o início da avenida e a área que compreende as imediações do Center Shopping. O motivo para essa concentração de atividades nesse trecho de avenida pode ser explicado por dois fatores: 1) proximidade com a área central, assegurando o padrão de localização na cidade; 2) abundante disposição de espaços comerciais que, de acordo com uma rápida pesquisa nos sites das imobiliárias locais, custam valores de aluguel abaixo da média, quando se compara com os empreendimentos localizados na área central da cidade.

Acrescente-se que, apesar de ocorrer uma diversidade de estabelecimentos ligados à atividade terciária em toda a extensão da avenida, é necessário também analisar o conteúdo nela presente, com o objetivo de interpretar os setores (**Figura 12**) que passam a se constituir, bem como identificar o padrão espacial que se estrutura na avenida.

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

Assim, determinou-se pela classificação de seis setores, subdivididos, pelos padrões espaciais observados na pesquisa de uso e ocupação do solo da Avenida João Naves de Ávila, a saber: Central I, Central II, Especial, Leste I, Leste II e Extremo Leste, conforme apresentado na Figura 12. Os nomes empregados para cada um dos setores surgiram a partir das condições de funcionalidade que cada um deles exerce no Eixo Comercial em análise, bem como a partir da classificação empregada pela lei orgânica do município, da qual se definem os setores do perímetro urbano, a saber: Norte, Sul, Central, Leste e Oeste.

Figura 12: Uberlândia (MG) –Setores do Eixo Comercial João Naves de Ávila (2021)



Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

Os dois primeiros setores, inseridos na Zona Periférica do Centro (ZPC), assinalam a intensificação de uma dinâmica que se volta à oferta de serviços e de comércios, conforme descrito na **Quadro 1**.

Quadro 1: Caracterização dos Setores Central I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

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

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

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

O terceiro setor (**Quadro 2**) classificado neste estudo assinala a existência de um padrão espacial complexo do ponto de vista da variedade de atividades de comércio e de serviços. Revela, ainda, uma força de atração não somente à área em que se localiza, mas também consumidores de toda a cidade. Trata-se do Setor Especial, o mais dinâmico de todos os setores que integram o Eixo Comercial João Naves de Ávila.

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

Quadro 2: Caracterização do Setor Especial do Eixo Comercial João Naves de Ávila

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

A distinção desse setor com os anteriores e os demais que se apresentarão a posteriori – e do motivo de tê-lo escolhido como “Especial” – é explicada em razão do fluxo intenso (**Figura 13**) que se apresenta por estudantes, trabalhadores, dos moradores dos bairros adjacentes, além da presença intensiva de atividades terciárias, em sua grande maioria especializadas, reforçando a centralidade com qual se estabelece o Eixo Comercial João Naves.

Figura 13: Uberlândia (MG): dinamismo de atividades terciárias resultantes do fluxo de passageiros, trabalhadores e estudantes do Center Shopping e Universidade (2021)



Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

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

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

pela similaridade de atividades terciárias ao longo dos quarteirões que se sucedem, no entanto, com algumas particularidades, conforme se observa no **Quadro 3**:

Quadro 3: Caracterização dos Setores Leste I e II do Eixo Comercial João Naves de Ávila

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

No Setor Leste I, apresenta-se um padrão espacial caracterizado pela concentração expressiva de atividades voltadas aos serviços automotivos, tendo como destaque concessionárias, montadoras e locadoras de veículos, autopeças, entre outros. Em particular, observam-se que muitas concessionárias atuam em grupo nessa porção da avenida, coexistindo em um mesmo quarteirão, por exemplo, cerca de seis empresas automobilísticas. Outros grupos também se aglomeram no Setor Leste I da avenida, no entanto, com segmentos diferentes. É o caso do grupo Kamel, sediado em Araxá (MG), com diversos segmentos, como eletrodomésticos, varejo e calçados. No Eixo Comercial João Naves de Ávila, por exemplo, além do varejo, na presença do supermercado Megamix, outro segmento também se faz presente: é o caso da revendedora Nissan, pertencente ao grupo Kamel.

No Setor Leste II, atividades comuns, no entanto, com menor grau de especialização, foram identificadas. Diferente do Setor Leste I, nessa porção do Eixo Comercial são observadas com maior presença atividades de serviços relacionadas à construção civil, como loja de pisos/mármore/granitos, marcenarias, vidraçaria, hidráulica, tintas e afins, organizados pelo menos a cada dois quarteirões na Avenida João Naves de Ávila. Um fato curioso está no uso e ocupação da edificação, sendo o térreo utilizado com atividades ligadas ao comércio, enquanto os pavimentos superiores utilizados como residência multi e/ou unifamiliar. Certamente, essas atividades passaram a existir com o passar dos anos por consequência da crescente função comercial adquirida pela Avenida João Naves de Ávila ao longo dos anos, especialmente em razão da eminente ocupação dos bairros que margeiam a avenida.

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

Por último, e com uma dinâmica que corresponde ao fluxo de passageiros resultante do Terminal Santa Luzia, localizado no bairro homônimo, está o Setor Extremo Leste (**Quadro 4**).

A proximidade com o Terminal de Ônibus resulta em uma circulação intensiva de passageiros que embarcam e desembarcam no bairro Santa Luzia e Segismundo Pereira, contribui

para a instalação de atividades terciárias para atender esse fluxo. Como exemplo, são identificadas neste setor a prestação de serviços, como: mototáxis, distribuidora de bebidas, lanchonetes, papelaria, loteria, caixas eletrônicos, podendo alguns desses ser encontrados nas dependências internas e externas do terminal de ônibus.

Quadro 4: Caracterização do Setor Extremo Leste do Eixo Comercial João Naves de Ávila

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

Fonte: Elaborado pelos autores (2021).

Além desses serviços, também caracterizam o Setor Extremo Leste inúmeras residências unifamiliares às margens do Eixo Comercial, o que acabam por criar múltiplas heterogeneidades na conformação do padrão espacial nessa porção da avenida. Ao passo em que se observam as residências, também são identificados alguns lotes vagos entre os quarteirões que se sucedem ao fim do eixo comercial, reforçando também o processo de especulação imobiliária.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

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

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

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

Como reflexo dessa expansão, os eixos comerciais passam a cumprir um papel de intermediação no espaço intraurbano, como observado na análise da Avenida João Naves de Ávila. Nesta, além de interligar os setores Leste, Sul e a Área Central de Uberlândia, manifestam-se atividades comerciais e de serviços como resultado da articulação entre os agentes produtores da cidade e das amenidades resultantes do fluxo diário de passageiros e veículos, o que a torna singular quando comparada com outras avenidas de Uberlândia.

Neste trabalho, observou-se, através das pesquisas de campo e das análises, que a Avenida João Naves de Ávila se revela como um eixo comercial de atividades centrais e, portanto, uma centralidade no espaço urbano. Planejados, como é o caso de muitas cidades, ou não, os eixos comerciais são, primeiramente, eixos viários. No entanto, em razão dos processos espaciais que produzem o espaço urbano, tornam-se comerciais, assegurando uma dinâmica particular à área do seu entorno, podendo os bairros adjacentes sofrer constantes processos de (re)estruturação.

Em linhas gerais, sobretudo em razão da longa extensão da avenida, pode-se afirmar que a João Naves de Ávila é, além de uma centralidade existente no espaço urbano de Uberlândia, um Eixo Comercial. Apesar de ocorrer diferenciações no que concerne à dinâmica de cada um dos setores classificados neste estudo, não se pode dirimir a ocorrência de uma integração entre os bairros e a avenida, como já exposto, sendo a existência do corredor estrutural um desses elementos. Nesse sentido, revelam o processo de reestruturação em curso na expansão da atividade comercial, que altera as funções, os usos e a composição social, evidenciando a complexidade da produção do espaço urbano na sociedade contemporânea para a produção do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ALVES, Lidiane Aparecida.; RIBEIRO FILHO, Vitor. A (re)estruturação do espaço urbano de Uberlândia (MG): uma análise a partir dos processos de centralização e descentralização. **Observatorium**. Uberlândia, v.1, n.1, p.170-184, 2009.

AMORIM, Paulo Henrique Silva de. **O processo de descentralização de Uberlândia (MG): análise do eixo comercial João Naves de Ávila**. 2021. 88 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2021.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e terra, 1983.

CASTELLS, Manuel. **Internet e sociedade em rede**. In: MORAES, Denis de (Org). Por uma outra comunicação: mídia, mundialização cultural e poder. Rio de Janeiro: Record, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o Conceito de Cidade Média. In: Sposito, Maria Encarnação Beltrão. (org.). **Cidades Médias: Espaço em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

CORREA. Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3ª ed. São Paulo: Ed. Ática, 1995.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. A Cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 3, n. 1, p. 53-98, 1974.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. 17. ed. [Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves] São Paulo: Loyola, 1992.

HURD, Richard. **Principles of city land values**. New York: The record and Guide, 1903. Disponível em: <<http://chestofbooks.com/realestate/PrinciplesCityLandValues/index.html>>. Acesso em: 27, jul. 2019.

MORE. Mecanismo online para referências, versão 2.0. Florianópolis: UFSC: **Rexlab**, 2013. Disponível em: <http://www.more.ufsc.br/>. Acesso em: 16/03/2022.

OLIVEIRA JUNIOR., Gilberto. Redefinição da centralidade urbana em cidades médias. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 20, n. 1, 2008.

RIBEIRO FILHO, Vitor. A área central e sua dinâmica: uma discussão. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia: v. 16, n. 31, p. 155-167, 2004.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Do centro às centralidades. In: FERNANDES, J. A. V. R.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs). **A nova vida do velho centro nas cidades portuguesas e brasileiras**. 1ª. Ed. Porto: CEGOT, 2013. v. 1. 299p.

SANTOS, Milton. O retorno do território. SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SILVEIRA, María Laura. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SOUZA, Marcus Vinicius Mariano de. **Cidades médias e novas centralidades: análise dos subcentros e eixos comerciais em Uberlândia (MG)**. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009, 248f.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: **Revista Geografia: São Paulo**, nº1-18, 1991.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP, 2001. p. 609-642.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O estudo das cidades médias brasileiras: o estudo das cidades médias brasileiras. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ESTUDOS URBANOS, 5., 2006, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte: Puc - Minas, 2006. p.01-37.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão.; GOES, Eda Maria. **Espaços residenciais fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora da Unesp, 2013.

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

WHITACKER, Arthur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto**. 2003. 237 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual de São Paulo, Presidente Prudente, 2003.



Informações sobre a Licença

Este é um artigo de acesso aberto distribuído nos termos da Licença de Atribuição Creative Commons, que permite o uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

License Information

This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which allows for unrestricted use, distribution and reproduction in any medium, as long as the original work is properly cited.