

## **ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NO TRIÂNGULO MINEIRO**

Accessibility and Urban Mobility In Triângulo Mineiro

Accesibilidad and La movilidad urbana en Triângulo Mineiro

**Humberto Ferreira Silva Minéu (BR)**

Doutorando em Geografia/PPGEO/UFU  
hmineu@gmail.com

**Leonardo José Silveira (BR)**

Mestrando em Arquitetura e Urbanismo/PPGAU/UFU  
leoarmelin@gmail.com

**Rafael Araújo Pacheco (BR)**

Mestrando em Geografia/PPGEO/UFU  
pacheco.professor@yahoo.com.br

**William Rodrigues Ferreira (BR)**

Prof. Dr. Programa de Pós-graduação em Geografia/PPGEO/UFU  
wferreira@ufu.br



## Resumo

O artigo discute questões da acessibilidade e mobilidade urbana em espaços públicos - praças - de três cidades do Triângulo Mineiro, Minas Gerais, Brasil. O objetivo é analisar esses espaços quanto a acessibilidade e mobilidade urbana conforme a fundamentação, legislação e normas vigentes. Os resultados apresentaram inadequações para a acessibilidade e algumas carências na mobilidade. Demonstraram também a necessidade de adequações nas estruturas dos espaços públicos e uma política urbana efetiva, que promova a inclusão social, com acessibilidade e mobilidade para os cidadãos.

Palavras chave: Acessibilidade. Mobilidade urbana. Espaços públicos.

## Abstract

This article discusses the accessibility and urban mobility at public spaces – squares – of three towns in Triângulo Mineiro, Minas Gerais, Brazil. The objective is to analyze the accessibility and urban mobility, according with specific laws and current norms. The results showed some inadequacies concerning the conditions of accessibility and deficiencies in urban mobility. The analysis presents the necessity to adequate the infrastructures of the public spaces and an effective urban politic, which promotes the social inclusion, with accessibility and mobility to all citizens.

Keywords: Accessibility. Urban mobility. Public Spaces.

## Resumen

El artículo describe los problemas de accesibilidad y movilidad en los espacios públicos urbanos - plazas - tres ciudades del Triángulo Mineiro, Minas Gerais, Brasil. El objetivo es analizar estos espacios como la accesibilidad y movilidad urbana como los fundamentos, leyes y reglamentos. Los resultados mostraron deficiencias de accesibilidad y algunas deficiencias en la movilidad. También demuestra la necesidad de ajustes en las estructuras de los espacios públicos y la política urbana efectiva que promueva la inclusión social, la accesibilidad y la movilidad de los ciudadanos.

Palabras clave: Accesibilidad. La movilidad urbana. Los espacios públicos.



## INTRODUÇÃO

As profundas mudanças vivenciadas pela sociedade nas últimas décadas têm repercutido no espaço urbano de distintas maneiras, desde a arquitetura aos costumes, do espaço doméstico às ruas. Além disso, observa-se a intensificação dos fluxos de informações, pessoas, mercadorias e capitais que impuseram novos desafios à observação dialética entre homem e meio.

Centro de atração e substrato para o desenvolvimento da sociedade industrial, a cidade reúne as tensões e ambiguidades de um sistema mundo cada vez mais globalizado. No Brasil urbano, ela acumula também as contradições de uma sociedade desigual e apresenta grandes desafios a governantes, teóricos e técnicos.

A cidade como imã, atrai, reúne e concentra os homens (ROLNIK, 1994). Para Mumford (2008, p.9) muito além de um lugar de residência fixa, a cidade “começa como um ponto de encontro...”. É nas ruas e praças, lócus histórico, palco de importantes acontecimentos, que a cidade realiza sua razão de ser. A modernidade e o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional proporcionaram mudanças na relação das pessoas entre si e com o espaço urbano. Rolnik (1994, p.49) explica que internamente ocorrem alterações nas famílias que passam a se organizar “sob a égide da intimidade”, o que altera a “micro-política familiar”, ao mesmo tempo significando uma “redução da relação espaço privado/público da cidade.”

Essa condição, aliada ao crescimento das cidades

e aos incentivos à aquisição de automóveis restringiram a importância de ruas e praças, o que nas palavras de Jacobs (2000, p. 181), compromete a “saúde da cidade”, pois o conjunto de relações sociais deixa de se realizar; a rede da vida pública é rompida havendo fracasso “na geração de algo social, cultural e economicamente maior do que a soma de suas partes constitutivas.”

Reconquistar a rua como espaço social por excelência (GUARNACCIA, 2010) tem relevância indiscutível para a sustentabilidade da própria cidade. O entendimento de que a interação social se faz possível, principalmente, por meio do “encontro” ressalta a importância dos deslocamentos, que garantem a presença das pessoas nos espaços públicos. Estes, por sua vez, dependem de dois importantes fatores: acessibilidade e a mobilidade, determinantes para que a cidade exerça também sua função de encontro.

A ciência geográfica tem oferecido relevantes instrumentos para a compreensão da realidade humana. Espaço e movimento ganham grande importância, constituindo os fundamentos da Geografia dos Transportes. Este campo de estudos, por sua vez, é definido por Pons e Reynés (2004, p. 36, tradução nossa) como “os estudos dos movimentos e seus modelos espaciais, e a estrutura das redes e das dinâmicas espaciais que estas geram” oferecendo, portanto, subsídios à interpretação e a sistematização das redes e fluxos.

Em um processo interativo e orgânico, a logística de transportes também propicia a concentração de equipamentos, que acaba por congrega serviços, mantendo a vitalidade de determinada área ou entorno.



Nunca, em tempo algum, os fluxos e as redes ocuparam tamanha importância quanto em nossa sociedade contemporânea. A cidade, percebida como centro de onde emanam os fluxos e se convergem as redes, precisa cada vez mais garantir a mobilidade de pessoas, mercadorias e serviços, enquanto que os cidadãos buscam acesso a equipamentos e serviços que garantam qualidade de vida.

É importante se pensar que uma cidade que trabalha em prol da mobilidade e da acessibilidade garante, não somente, o direito de ir e vir do indivíduo com deficiência ou mobilidade reduzida permanente ou temporária, mas também, do cidadão que não possui limitação, ao proporcionar acessos livres de obstáculos a todos.

É seguindo essa lógica que o presente artigo se propõe a analisar a acessibilidade e a mobilidade no espaço público urbano de três cidades do Triângulo Mineiro, com características e escalas diferentes. O ponto de estudo são três praças, uma em cada localidade, com características similares e considerável fluxo de pessoas e veículos.

A metodologia utilizada consistiu em pesquisa bibliográfica para referenciar critérios de acessibilidade e mobilidade a serem analisados e pesquisa qualitativa comparativa das praças com levantamento dos elementos de atração (comércio, serviços, lazer, equipamentos públicos); inventário dos itens de acessibilidade e mobilidade; e a avaliação da acessibilidade e mobilidade urbana.

## 2. A ACESSIBILIDADE E A MOBILIDADE URBANA E O APARATO LEGAL VIGENTE

O Estatuto das Cidades - Lei 10.257/2001, instrumento norteador das ações para a reforma urbana, é referência basal deste trabalho. Na sua concepção, em seu artigo 1º, "estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental" (BRASIL, 2001).

Isso representa a definição, na política urbana, de propósitos maiores no uso do espaço público e nas definições das ações e prioridades de investimento público, na ocupação do espaço urbano e a preocupação com o coletivo, o bem-estar das pessoas e o ambiente.

Em seu artigo 2º, discorre acerca do objetivo da política urbana do Brasil que é "ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana". Para o alcance desse objetivo, são apresentadas diretrizes, destacando-se no inciso I a "garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;" (BRASIL, 2001).

Esta perspectiva de direito, para as presentes e futuras gerações, corrobora com a proposta do Estatuto das Cidades quanto ao planejamento para as cidades ser realizado de forma integrada com as várias demandas e revisto de forma periódica em função das mudan-



ças que ocorrem na sociedade.

O Estatuto traz em seu artigo 4º, inciso III, vários instrumentos da política urbana para o planejamento no âmbito dos municípios. Dentre eles, o Plano Diretor, que tem sua relevância por definir os rumos do município para períodos de médio e longo prazo, derivando dele várias outras questões a serem estabelecidas em lei.

O Plano Diretor constitui o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana, parte integrante do processo de planejamento municipal, sendo obrigatório nas cidades com mais de 20 mil habitantes. Nas cidades acima de 500 mil habitantes é necessário, também, a elaboração de plano de transporte urbano integrado compatível com o plano diretor ou inserido no mesmo (BRASIL, 2001).

O Plano Diretor assume papel preponderante na definição da política urbana, por integrar vários elementos, como educação, segurança pública, saneamento, uso e ocupação do solo, o sistema viário, instrumentos de política urbana, trânsito e transporte e a mobilidade urbana.

No planejamento da cidade a mobilidade urbana é entendida como a "facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana" (BRASIL, 2007). Enquanto a acessibilidade é definida na lei 10.098/2000, art. 2º, inciso I, como a

*possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2000).*

Segundo essa lei, entende-se como pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, o indivíduo que possua limitação em sua capacidade de relacionar-se com o meio ou utilizá-lo temporária ou permanentemente (BRASIL, 2000).

Pensando na inclusão dessa parcela da população é que a legislação determina que os espaços de uso público como parques e vias públicas, devem ser planejados e urbanizados de forma a "torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida" (BRASIL, 2000).

Outro aspecto referente a acessibilidade é que a lei 10.098/2000 preconiza a observação das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, para a construção e ou adequação desses espaços para atendimento das pessoas com necessidades especiais.

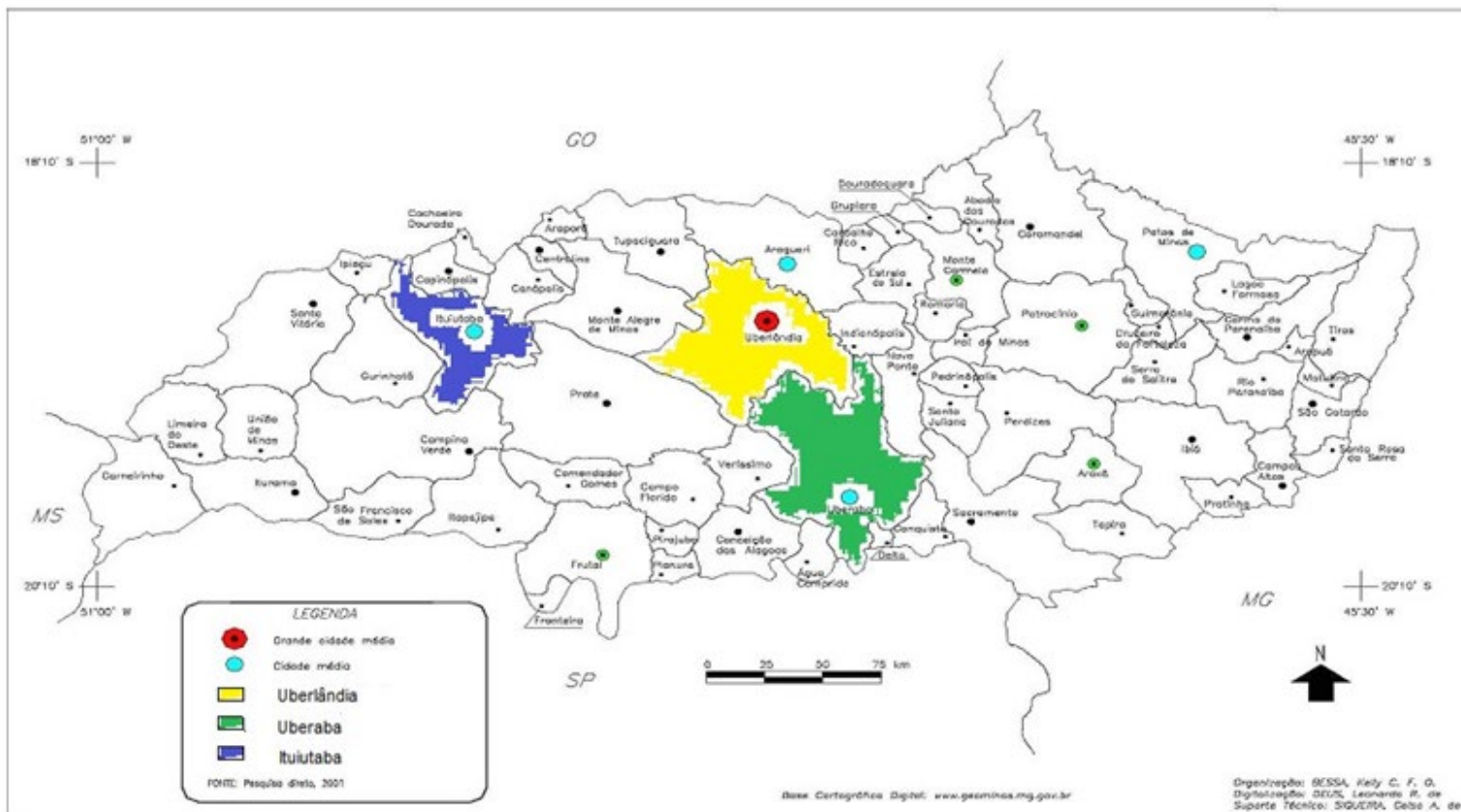
### 3. CARATERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (Figura 1) é composta por 66 municípios, com destaque para as cidades de Uberlândia, Uberaba, Ituiutaba, Patos de Minas, Araguari e Araxá. É uma das áreas mais prósperas do país e uma das regiões de planejamento do Estado de Minas Gerais, delimitada pelos rios Paranaíba e Rio Grande, respectivamente, faz divisa com os estados de Goiás, São Paulo e Mato Grosso do Sul.

A região abriga importantes cidades que se destacam por um pujante complexo industrial, logístico e agropecuário. As cidades selecionadas para este estudo



constituem pólos da rede regional, referências da respectiva microrregião pelos critérios de divisão administrativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Possuem diferentes escalas de população e atividade econômica, o que permite maior entendimento na análise dos elementos de acessibilidade e mobilidade urbana sob contextos diversificados. Conforme o IBGE (2010), Uberlândia, segunda maior cidade de Minas, conta com uma população de 604.013 habitantes; Uberaba com 292.988 habitantes e Ituiutaba com 97.171 habitantes.



Fonte: Bessa (2001, p.191, adaptado)

Figura 1: Mesorregião do Triângulo Mineiro.



#### 4. METODOLOGIA

O presente trabalho foi desenvolvido mediante pesquisa qualitativa, abrangendo pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo e análise comparativa dos resultados nos espaços dos três locais estudados.

Para subsidiar as discussões e objetos de análises da temática - acessibilidade e mobilidade - utilizou-se do levantamento bibliográfico, de modo a se estabelecer a referência conceitual à pesquisa, incluindo o aparato legal vigente.

A definição do espaço público a ser pesquisado nas três localidades envolveu a busca por locais com características comuns em relação ao fluxo de pessoas e veículos, a centralidade urbana e a sua relevância para a acessibilidade e mobilidade para as pessoas nas cidades.

Os espaços escolhidos foram praças, situadas na área central das cidades, que apresentam grande fluxo de pessoas e veículos, o que justifica a análise da mobilidade e da acessibilidade (Figura 2). Realizou-se a pesquisa de campo, com o levantamento dos elementos de atração desses espaços (comércio, serviços, lazer, equipamentos públicos, mobiliário). Posteriormente, fez-se o inventário dos itens de acessibilidade, definidos e elencados em conformidade com a Lei 10.098 de 19/12/2000 e com a normatização da ABNT NBR 9050 para acessibilidade em locais públicos.

Para a acessibilidade foram definidos como itens de análise o estacionamento com vagas para deficientes e idosos; rampas; calçadas; piso tátil de alerta e dire-

cional; iluminação; recuo ao lado de bancos para posicionamento de cadeiras; sinalização sonora; faixa de travessia para pedestres; travessia elevada e telefones públicos adaptados. As análises dos itens de mobilidade incluíram os estacionamentos para veículos de carga, automotores e de bicicletas; presença de ciclovias ou ciclofaixas; pontos de táxi, ônibus e mototáxi; redutores de velocidade; faixa de pedestres; fluxo de veículos e horários e locais para carga e descarga.

Dados de levantamento, entrevistas informais e observação completaram as informações. Em seguida, realizou-se a avaliação da acessibilidade e mobilidade urbana em cada local e posterior análise comparativa entre as cidades, apresentando as situações de atendimento, divergências e conseqüentes sugestões de adequação.



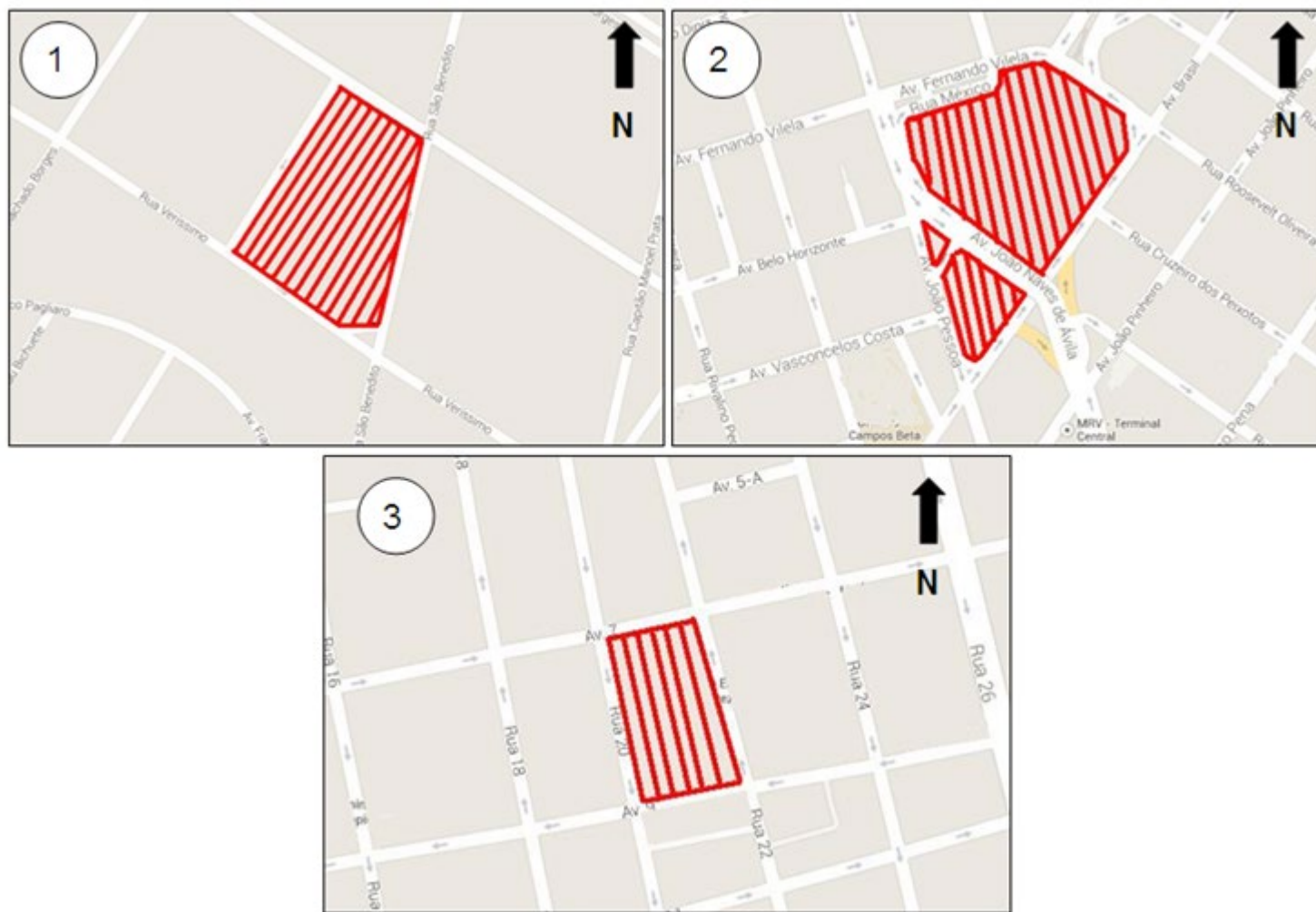


Figura 2: Recorte do mapa das áreas urbanas de Uberaba (1), Uberlândia (2) e Ituiutaba (3), em destaque as praças estudadas.

Fonte: maps.google.com.br, acesso em 26 dez. 2013. (Adaptado por SILVEIRA, L. J.)





## 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO DOS LOCAIS ESTUDADOS

Em um primeiro momento, é necessária a apresentação dos resultados e a discussão em cada local estudado para o entendimento das características e problemáticas específicas e posterior análise comparativa.

### 4.1 A Praça Sérgio Pacheco Em Uberlândia

O município de Uberlândia possui uma população estimada em 604.013 mil habitantes (IBGE, 2010) configurando-se como município mais populoso do Triângulo Mineiro. A frota veicular em 2012 foi estimada em 368.028 mil veículos (BDI, 2013), 45% maior que em 2008, estimada em 253.704 mil veículos (BDI, 2013).

Esses dados demonstram a necessidade de uma política pública eficaz para questões referentes à mobilidade urbana, visto que o aumento expressivo da frota veicular dificulta a locomoção de pessoas e mercadorias, com destaque para a população com mobilidade reduzida, que enfrenta dificuldades de locomoção devido a falhas na infraestrutura de acessibilidade, como veremos a seguir.

#### 4.1.1 Caracterização Da Praça E Elementos De Atração

A área onde atualmente se situa a Praça Sérgio Pacheco corresponde ao local onde foi instalada a Estação Fer-

roviária da Mogiana, em 1895, que, na época, distava aproximadamente seis quilômetros do primitivo núcleo de Uberlândia. O desenvolvimento comercial e a expansão da cidade para terrenos além da linha férrea, na direção Noroeste, fez com que essa passasse a ser um empecilho e um perigo para a população (UBERLÂNDIA, 2007).

Assim, em 1970, a Estação foi transferida para outro local e a Prefeitura Municipal de Uberlândia, por meio de convênio com a Cia Mogiana de Estradas de Ferro, proprietária do terreno, recebeu a cessão de uso do pátio ferroviário por 99 anos. Durante as últimas décadas, a praça Sérgio Pacheco passou por diversas reformas. Recebeu equipamentos para adequação as novas necessidades e diversas alterações em seu paisagismo. A intervenção mais significativa dos últimos anos foi a construção do Terminal Central de Transporte Urbano "Paulo Ferolla", inaugurado em 1997, entre as avenidas Afonso Pena e João Pinheiro.

A praça compreende uma área total de 33.058,00 m<sup>2</sup> na região central de Uberlândia, delimitada pelos prolongamentos das avenidas, João Pessoa, João Naves de Ávila e Fernando Vilela, cortada pelo prolongamento da Av. Cipriano Del Fávoro e Afonso Pena, onde se encontra o Terminal Central.

Na área delimitada pelas avenidas Cipriano Del Fávoro e Fernando Vilela, concentram-se os equipamentos de lazer: teatro de arena, quadra poliesportiva, play-ground, quadra de vôlei, equipamentos de ginástica, instalações sanitárias, posto policial, mesinhas de jogos, estacionamento para carros, telefones públicos



e uma casa em madeira utilizada durante o ano para atividades do Centro Educacional de Ensino Especial de Uberlândia – CEEEU; em dezembro torna-se a “Casa do Papai Noel”.

A praça é frequentada para caminhadas e jogos e nos finais de semana é ocupada por uma feira de artesanato – “Feira da Gente” e, esporadicamente, para shows populares organizados pela Secretaria Municipal de Cultura.

#### 4.1.3 A Acessibilidade Na Praça E Seu Entorno

O entorno da praça é caracterizado pela presença de vias de intenso tráfego e movimento de pedestres, amplificado com a implantação do Terminal Central. Ao lado deste, entre o prolongamento da Av. Afonso Pena e a Av. Floriano Peixoto, verifica-se a presença de uma praça denominada Oswaldo Cruz, que é ocupada pelo Fórum Abelardo Penna, que possui arborização e um grande estacionamento para os usuários do Fórum.

No entorno da Praça Sérgio Pacheco há predominância de construções de baixo gabarito, com um ou dois pavimentos, além de algumas construções de caráter eclético, datadas das primeiras décadas do século XX. Observa-se forte presença de antigos galpões construídos na época da Estação Ferroviária. Estes baracões foram adaptados a novos usos, principalmente para comércio de móveis, agências bancárias, casas noturnas, lojas varejistas entre outros. As vias circundantes recebem grande fluxo de veículos durante o horário

comercial, assim como as calçadas em relação aos pedestres. No entorno da praça não há ciclovias.

Destaca-se, na praça, o Viaduto Edson Garcia Nunes que permite o cruzamento em nível dos prolongamentos das avenidas João Naves de Ávila e Cipriano Del Fávero; o Viaduto Alexandrino Garcia, que faz a passagem em nível dos prolongamentos das avenidas Afonso Pena e João Naves de Ávila; próximo a este último, verifica-se também o Viaduto Corina Junqueira Resende, também sobre o prolongamento da Av. Afonso Pena, reformado para servir de passarela para os pedestres em direção ao Fórum e o Terminal Central.

Para o pedestre a melhor infraestrutura está no entorno do Terminal Central, onde se encontra semáforos exclusivos, passarela, faixa de pedestres e travessia elevada. Contudo, para o cadeirante e demais pessoas com mobilidade reduzida, há problemas com degraus e ausência de rampa de acesso na Av. Salvador Américo. Na região de maior atratividade da praça, onde se situa os equipamentos de lazer e a arborização, o maior problema está no desgaste da calçada de pedra portuguesa, que apresenta buracos em vários percursos. A qualidade da pista de caminhada é boa, composta por massa asfáltica.

A acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida é inadequada. Apesar da existência de muitas rampas de acessibilidade boa parte encontra-se desgastada, com grandes falhas e buracos, sendo que algumas travessias não dão continuidade com a faixa de pedestres, ou, são inexistentes no outro lado da calçada.



#### 4.1.4 A Mobilidade Urbana Na Praça

A Praça Sérgio Pacheco por situar-se na região central da cidade é atendida por vias de fácil acesso às diversas regiões de Uberlândia. O entorno da praça conta com grande número de vagas para estacionamento de veículos, carros, motos e caminhões, contabilizando cerca de 150 vagas. Assim, localização e oferta de vagas para estacionamento a torna um local convidativo para o acesso por veículo particular. A expressiva oferta de estacionamentos contrasta com a inexistência de vagas exclusivas para portadores de deficiência ou idosos. As únicas vagas especiais demarcadas são para carga e descarga, frete e para a SETTRAN - Secretaria de Trânsito e Transporte.

O entorno da praça é atendido por três pontos de ônibus do transporte coletivo municipal e um ponto intermunicipal, que atende o trecho Uberlândia-Araguari, além do terminal central do Sistema Integrado de Transporte (SIT), onde circulam em média 160 mil passageiros por dia (BDI, 2013).

O fato da praça estar localizada ao lado do terminal central de ônibus faz do acesso a este local, por transporte coletivo, ser facilitado, tornando o ambiente acessível pelos principais meios de transporte que a cidade oferece. O acesso a praça só não é facilitado para os ciclistas, já que a região não conta com ciclovias, ciclofaixas ou mesmo estacionamento adequado para as mesmas.

Outra forma de acesso à praça é por meio de mototaxi ou taxi, pois o local é atendido por dois pontos

de cada uma dessas modalidades.

#### 4.2 A Praça Jorge Frange Em Uberaba

##### 4.1.1 Caracterização Da Praça E Elementos De Atração

A praça Dr. Jorge Frange, também conhecida como Praça da Rodoviária Velha localiza-se no Bairro São Benedito, área central de Uberaba, entre as ruas Veríssimo, Conceição das Alagoas e São Benedito.

Chamada de Praça da Bandeira até a década de 1940, passou a abrigar, em 1945, a Estação Rodoviária Municipal. Em 1957 foi renomeada para Praça Dr. Jorge Frange. No ano de 1972 a estação foi transferida e o antigo prédio desativado, sendo demolido dez anos depois, seguido da reinauguração da praça, após reforma que a dotou de bancos e paisagismo (APU, 2006).

Devido a facilidade de acesso e ao espaço amplo, a praça foi escolhida para sediar, a partir de 1996, aos sábados, o projeto Feirarte, que é uma feira de arte e artesanato, comidas típicas, shows artísticos e musicais, com o objetivo de oferecer um espaço de geração de renda ao artesão e lazer à comunidade (UBERABA, 2013).

Com o aumento no número de frequentadores da feira, houve a necessidade de melhorar as estruturas locais para receber um público crescente. Entre os anos de 2006 e 2007 a praça passou por obras de reforma: novas guias de calçamento foram construídas e as passarelas alargadas para comportar melhor as barracas da



Feira. Os jardins foram refeitos e novas árvores plantadas. O local recebeu banheiros masculino e feminino, com adaptações para portadores de necessidades especiais, além de um mini palco para apresentações culturais. Nessa mesma intervenção foi construído um espaço para jogos de xadrez e damas, o Clube de Damas. A praça possui também uma banca de revistas e um parque infantil itinerante. Em 2012, recebeu equipamentos de ginástica.

O entorno abriga um diversificado comércio e a igreja que dá nome ao bairro. Nota-se a presença constante de andarilhos e usuários de entorpecentes, fato que incomoda o comércio local e compromete o fluxo de pessoas, já que muitos pedestres não sentem segurança em frequentar o espaço em determinados horários. A praça comporta três monumentos: um obelisco que ostenta um relógio, doado pela Colônia Japonesa, na ocasião de comemoração do Centenário de Uberaba em 1956, tendo sido tombados em 1994; do lado nordeste encontra-se uma estátua em homenagem ao andarilho; na parte sudeste, possui o Marco Maçônico, "Esquadro e Compasso", colocado em 20 de agosto de 1992.

A igreja de São Benedito, na parte sul, é um importante equipamento do entorno juntamente com um comércio diversificado – de selarias a mecânica de máquinas e equipamentos, lotérica, revenda de veículos, sorveteria, entre outros, exercendo forte atração local. Muitas das construções do entorno possuem mais de 50 anos, com algumas se apresentando bastante decadentes, porém, servindo a diversos usos. Além da função de circulação aos finais de semana, pelo

advento da Feirarte, a praça torna-se ponto de cultura e lazer recebendo um público que varia de 1.000 a 2.000 pessoas por evento.

#### 4.1.2 A acessibilidade na Praça e seu entorno

Conforme o IBGE (2010), aproximadamente 23% da população de Uberaba apresenta algum tipo de deficiência. Tal percentual informa da importância da acessibilidade e mobilidade dos espaços públicos. Os extremos da praça possuem sete rampas, número que atende aos pontos de maior acesso, todas dentro das dimensões de altura, largura e declividade, estabelecidas na NBR 9050/2004, com saliências ao redor pintadas em amarelo, em substituição à sinalização tátil de alerta, e internamente em azul, sem o símbolo internacional de cadeirante. Apresentam-se em bom estado com ressaltos na sarjeta desprezíveis.

No lado nordeste da praça, no cruzamento das ruas São Benedito com Conceição das Alagoas, possui faixa de pedestre com correspondente rampa do lado oposto. Do mesmo modo também, encontram-se as rampas na travessia da rua São Benedito e Conceição das Alagoas. Este cruzamento é semaforizado, desprovido de sinal sonoro para deficiente visual e indicativo de tempo para pedestres.

No lado sudeste da praça apenas a travessia da rua Veríssimo conta com rebaixamento correspondente e faixa de pedestre. Na travessia da rua São Benedito, que possui parada de ônibus do lado oposto, não há



faixa para pedestre, tão pouco rampa. A praça é servida por oito linhas de transporte coletivo, dotados de plataforma para cadeirante.

O estacionamento da praça, dotado com aproximadamente 70 vagas para autos, possui reserva de duas vagas para deficiente físico, atendendo ao disposto na legislação, mínimo de 2% do total de vagas, sem área de circulação para saída e entrada das pessoas do veículo, mas com acesso entre as vagas para a rampa. Observou-se três reservas de vagas para idosos, atendendo a legislação que exige 5% do total de vagas.

Próximo à banca de revistas há dois telefones públicos, sendo um rebaixado. As teclas possuem caracteres em braile e não há adaptações para surdos.

A praça apresenta guias largas, calçamento regular, estável e em bom estado.

#### 4.1.3 A mobilidade urbana na praça

Em apenas seis anos a frota de veículos motorizados em Uberaba quase dobrou, de aproximadamente 94 mil veículos em 2006 para mais de 181 mil em 2012, o que representa um aumento de 92,5%, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito, DENATRAN (BRASIL, 2012). Nesse mesmo período a população cresceu aproximadamente 3%, conforme o IBGE.

Situada em uma região de grande fluxo de veículos, a parte leste da praça, seguimento da rua São Benedito, realiza a ligação bairro/centro, recebendo sinalização semaforizada no cruzamento com a rua Conceição das Alagoas (parte norte). Esta por sua vez liga

duas importantes vias arteriais, sendo observado significativo fluxo de veículos nos dois sentidos.

Em todo o perímetro da praça e entorno é permitido o uso de estacionamento, com restrição da área próxima ao semáforo, na rua São Benedito. Não há vagas reservadas, nem horários ou restrições para circulação de veículos de carga e descarga.

A praça é atendida por oito linhas de ônibus do transporte coletivo. Possui, no entorno, um ponto de mototaxi. Não há ciclovias ou ciclofaixas na praça ou proximidades, bem como ausência de bicicletário e ponto de taxi.

A Prefeitura Municipal de Uberaba, conforme nota da Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte não possui informações referentes ao fluxo de veículos no entorno.

#### 4.3 A Praça Cônego Ângelo Em Ituiutaba

##### 4.3.1 Caracterização da Praça e elementos de atração

A Praça Cônego Ângelo Tardio Bruno, também conhecida como a Praça da Prefeitura, localiza-se na área central da cidade, no lugar conhecido como o início do município. É delimitada pelas ruas 20 e 22 e avenidas 07 e 09.

A praça possui uma área de aproximadamente 12.328m<sup>2</sup>, mantendo seu projeto original. De boa arborização é rodeada pela igreja matriz (catedral) ao norte e um colégio de nível médio na esquina noroeste;



a oeste um edifício residencial, algumas residências, clínica, escola de inglês e sede da câmara de vereadores; a leste, atividades de comércio/serviços, residências e uma escola infantil; ao sul, defronta-se com a Praça do Fórum.

A sede da Prefeitura e o plenário da Câmara de Vereadores ficam na praça, quase ao centro. As secretarias de Educação e de Indústria e Comércio ficam em esquinas da praça.

Na praça ocorrem atividades comerciais diurnas contínuas, com um quiosque de lanches, uma Kombi com venda de utilidades e serviço de plastificação de documentos, além de vendedores de picolés, redes, móveis de madeira, frutas, ocasionalmente. Dispõe de 64 vagas de estacionamento em 45º com recuo para a área da praça e 29 em paralelo, num total de 93 vagas, considerando apenas o seu perímetro, sem incluir as vagas no entorno.

Dispõe de alguns tabuleiros de xadrez/damas em banco de concreto e um pequeno play ground em madeira, ambos pouco utilizados. Percebe-se com frequência a presença de idosos cadeirantes, acompanhados de seus cuidadores, em passeio de sol. Eventualmente, observam-se pessoas caminhando na praça e famílias levando os filhos para andar de bicicleta e brincar.

À noite, sem grandes atrativos durante a semana e com uma iluminação insuficiente, nota-se a ausência das pessoas, excetuando-se algum casal de namorados. A presença de andarilhos também foi apresentada como um dos motivos das pessoas se afastarem da praça e evitarem frequentá-la em certos horários.

Aos finais de semana algumas atividades bem tradicionais da cidade como a utilização de brinquedos para as crianças e de barracas de alimentação, aumentam o movimento e a frequência na praça.

#### 4.3.2 A acessibilidade na praça e seu entorno

Os quatro cruzamentos que circundam a praça dispõem de faixa de pedestre, com ligeira diferença na largura entre as mesmas. Existem apenas nove rampas de acessibilidade nestes cruzamentos, representando 28% do necessário.

Ao se avaliar essas rampas com base na NBR 9050/2004, verificou-se que todas apresentam largura dentro do mínimo estabelecido (0,80m). Ao mesmo tempo, todas estão fora do mínimo estabelecido para o comprimento (1,20), atingindo uma média de 0,86m; e com declividade bem acima do máximo estabelecido na norma (8%), atingindo uma média de 17,2%.

Verificou-se oito rampas pintadas em amarelo, sem o símbolo conforme prevê a norma. O ressaltado na sarjeta foi considerado inexistente em apenas uma das rampas, sendo outras seis rampas com ressaltado pequeno (até 01 cm) e duas consideradas elevadas, medindo 05 cm, o que prejudica o acesso de cadeirantes. Nenhuma rampa apresentava aba para chegada do usuário pelas laterais. Oito estavam alinhadas (coincidindo) com a faixa de pedestre. E nenhuma possui sinalização tátil de alerta.

Dos quatro cruzamentos, dois são semaforiza-



dos, localizados na face norte, nas esquinas em que ocorre o fluxo diretamente relacionado ao colégio. Os semáforos não dispõem de sinal sonoro para o deficiente visual e temporização para os pedestres, com estes atravessando o cruzamento nos intervalos de ausência de veículos.

Os dois cruzamentos não semaforizados tem a indicação de preferência, embora o pedestre normalmente não receba esta dos veículos e nem o coletivo receba do transporte individual. Estas situações demonstram a não aplicação integral do Plano Diretor do município (Lei Complementar Nº 63, de 31 de Outubro de 2006), que prevê nos seus artigos 52 e 53:

Art. 52 – São objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana:

*I. priorizar a acessibilidade cidadã – pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado;*

*II. Priorizar o transporte coletivo sobre o individual*

*Art. 53 – O Plano Diretor Integrado de Mobilidade Urbana tratará o Sistema de Mobilidade Urbana com base na seguinte diretriz: garantir a acessibilidade aos portadores de necessidades especiais em todas as áreas públicas e privadas.*

Os dados do IBGE (2010) apresentam uma população com deficiência física residente significativa, de 33.822 pessoas, considerando os vários tipos de deficiência, o que corresponde a 34,8% da população, ou seja, acima da média do país que é de aproximadamente 25%.

O estacionamento da praça dispõe de duas vagas em 45º para deficiente físico, na sua face oeste, o que atende ao mínimo de 2% do total de vagas, mas sem área de circulação para saída e entrada das pessoas no veículo. Outro aspecto comum de se observar são veículos estacionados nestas vagas sem a apresentação do credenciamento da pessoa com deficiência.

A praça dispõe em sua face norte de uma entrada com rampa suave, junto ao estacionamento 45º, mas sem vaga reservada e espaço para as pessoas saírem do veículo e usarem a rampa. Sem sinalização para restrição de parada, quando veículos estão estacionados fica comprometido o acesso a esta rampa.

Não há reserva de vagas no perímetro e entorno da praça para idoso.

No quesito comunicação (telefonía), possui abrigo para dois orelhões, mas apenas possui um telefone instalado e funcionando, sem adaptação para nenhuma das deficiências.

O piso apresenta ondulações e buracos que afetam a circulação das pessoas, principalmente de idosos, cadeirantes, carrinhos de criança e pessoas com mobilidade reduzida.

A praça é atendida por todas as linhas do transporte público e todos os ônibus que circundam a praça possuem plataforma para cadeirante.

### 4.3.3 A mobilidade urbana na praça

A frota de veículos da cidade evoluiu 83,84% de 2006 a 2012, de acordo com os dados do DENATRAN



(BRASIL, 2012), o que promove pressão considerável na mobilidade urbana.

As duas ruas laterais (20 e 22) são as de maior fluxo de pessoas e veículos na cidade, com intensa atividade comercial e de serviços, além das duas escolas do entorno da praça que promovem intensificação de fluxo nos horários de início e fim das aulas.

A praça dispõe de 93 vagas para estacionamento de veículos no seu perímetro, não computando as vagas do seu entorno, que também permitem estacionamento. Todas as vias compreendem um único sentido. Não foram identificadas vagas reservadas para carga e descarga, bem como horários ou restrições para circulação de veículos de carga. Há apenas horário reservado para veículo de lazer (carreta infantil) nos finais de semana.

A praça é atendida por todas as onze linhas de ônibus do transporte coletivo que circulam pela cidade, demonstrando a importância da mesma como núcleo da mobilidade urbana. O ponto central dessas linhas localiza-se nas proximidades, esquina da rua 22 com a sete, uma esquina ao sul. Em seu perímetro não existem pontos de taxi e ou mototaxi, mas tem um ponto de taxi na esquina da rua 22 com a nove.

Quanto a elementos de redução de velocidade há apenas uma lombada na face leste, próximo a escola infantil.

De acordo com informações do setor de trânsito, o mesmo ainda não está municipalizado e não dispõe de estudo quantitativo sobre o fluxo de veículos, mas informaram estar em andamento trabalho para colocação de

faixas elevadas em vários pontos da cidade, prioritariamente diante as escolas.

O setor de trânsito tem 50 deficientes físicos e 25 idosos cadastrados para uso de vagas reservadas. Considerando os dados do IBGE, este cadastro mostra-se reduzido, uma vez que a relação habitante/veículo (carro + moto) na cidade está próxima de dois/um.

A praça e seu entorno não dispõe de ciclovias ou ciclo faixas, embora tenha sido observado ser frequente o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade. Não há bicicletário na praça, sendo este disponível apenas aos arredores (na esquina e em quadras mais afastadas).

## 5. ANÁLISE COMPARATIVA DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA NOS LOCAIS ESTUDADOS

Partindo da premissa que o acesso universal aos espaços públicos é um direito constitucional garantido a todos, espera-se que os locais que recebem grande fluxo de pessoas, estejam em consonância com o que determina a Lei. Em posse dessa análise, a escolha de locais significativos em cada uma das cidades pesquisadas, por analogia, nos informa das prioridades que as administrações municipais dão a essas demandas.

### 5.1 Acessibilidade

Em todas as três localidades (praças) pesquisadas, ocorrem espaços destinados a estacionamento de au-





tomóveis.

Conforme pode ser observado no quadro 1, nas localidades de Ituiutaba e Uberaba as praças dispõem de vagas reservadas para deficiente físico conforme requisitos mínimos previstos na legislação vigente, sendo ausente na praça de Uberlândia. Foi observado o uso destas vagas, com veículo sem o credenciamento do usuário em Ituiutaba e Uberaba.

A reserva de vagas para os idosos só foi encontrada na praça Jorge Frange de Uberaba, também sendo percebido veículos sem o credenciamento de usuário ocupando as vagas.

Em relação ao piso, apenas a praça Jorge Frange – Uberaba apresentou boas condições, com as outras duas apresentando ondulações e buracos que afetam a circulação das pessoas, cadeirantes e carrinhos de bebê. E em nenhuma das praças existe piso tátil de alerta, nem piso tátil direcional, se estendendo à ausência desses elementos nas rampas.

A iluminação das praças é satisfatória, mas não suficiente, apresentando alguns pontos com pouca clareza, o que gera insegurança, favorece a delinquência e afasta as pessoas desses espaços.

Nenhum dos cruzamentos semaforizados nas três praças possuem sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, embora para os portadores de deficiência visual a lei estabeleça que os cruzamentos com semáforos devam estar equipados para orientação na travessia das vias.

Com relação a faixa de travessia de pedestre a Praça Cônego Ângelo é sinalizada em todos os cruzamentos.

Em Uberaba, apenas dois extremos da praça possuem faixas, mesmo assim em mau estado de conservação. E em Uberlândia a faixa de pedestres ocorre apenas nos cruzamentos de maior fluxo.

O uso de travessia elevada, que combina medida de acessibilidade e mobilidade (redução de velocidade) só foi observada na praça em Uberlândia, sendo ausente nas outras duas.

Em relação a localização do mobiliário urbano, a lei 10.098/2000, art. 8º, define que os mesmos devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres e deverão ser dispostos sem dificultar ou impedir a circulação e que possam ser utilizados com a máxima comodidade. Apenas na praça de Uberaba foi observada a existência de recuos ao lado da maior parte dos bancos, de forma a oportunizar ao cadeirante ficar ao lado das pessoas nos bancos e não na frente, o que poderia afetar a circulação das pessoas.

Todas as praças apresentam rampas no seu entorno, mas, com inúmeras ressalvas: na praça Sérgio Pacheco e na Cônego Ângelo, o estado de conservação de muitas dessas rampas é precário, sendo que, nesta última encontram-se fora das determinações da ABNT quanto ao comprimento, declividade muito superior a definida, além de não possuírem abas laterais, oferecendo inclusive riscos aos pedestres. Noutro ponto, não há preocupação com a continuidade das rampas na calçada seguinte, de modo que o cadeirante precisa, em muitos pontos das praças, trafegar pela rua para conseguir ponto de acesso, o que representa um risco a esse indivíduo.



	<b>Itens de Acessibilidade</b>	<b>Ituiutaba</b>	<b>Uberaba</b>	<b>Uberlândia</b>
<b>01</b>	Estacionamento com vagas para deficientes	Sim, duas vagas.	Sim, duas vagas.	Não
	Estacionamento com vagas para idosos	Não dispõe de vagas	Sim, três vagas.	Não
<b>02</b>	Rampa	Tem nove (28,1% das rampas necessárias)	Sim	Sim
<b>03</b>	Calçada regular, firme, estável e antiderrapante.	Piso com ondulações e buracos,	Piso da praça apresenta boas condições	Piso apresentando buracos em vários percursos
<b>04</b>	Piso tátil de alerta	Não	Não	Não
<b>05</b>	Piso tátil direcional	Não	Não	Não
<b>06</b>	Iluminação eficiente	Considerada insuficiente por usuários	A maior parte da praça é bem iluminada	Sim, exceto Av Mons. Eduardo
<b>07</b>	Recuo ao lado de bancos para posicionamento de cadeiras	Não	Sim	Não
<b>08</b>	Sinalização sonora	Não	Não	Não
<b>09</b>	Faixa de travessia de pedestre	Sim, em todos os cruzamentos	Limitado a 2 extremos da praça	Sim, nos cruzamentos com maior fluxo
<b>10</b>	Travessia elevada	Não	Não	Sim
<b>11</b>	Telefone rebaixado	Não	1 aparelho	Não
<b>12</b>	Telefone - deficiente visual	Não	Sim, teclas <u>Braile</u>	Não
<b>13</b>	Telefone - deficiente auditivo	Não	Não	Não

Quadro 1. Itens de acessibilidade nas três praças estudadas



Na acessibilidade à comunicação, em Uberlândia não havia nenhum telefone público, embora tenha sinal de *wifi*. Em Ituiutaba, foi identificado um aparelho convencional, sem adaptação a nenhuma deficiência. Em Uberaba existe telefone para cadeirante e pessoa com pequena estatura com teclas também em braile para cegos, mas sem nenhuma adaptação para deficiente auditivo.

O entorno dessas praças possui sinalizações verticais e horizontais voltadas para o trânsito e indicação das ruas.

## 5.2 Mobilidade

Em todas essas cidades, nos últimos seis anos, a frota veicular quase dobrou. O transporte público não é diferente do restante do país, ou seja, é deficitário, sem qualidade e com um custo elevado, o que gera cada vez mais demanda pelo transporte individual. Não se percebem incentivos para adoção de bicicletas, cujas vias exclusivas são raras nessas cidades e inexistentes nas áreas estudadas. Nem mesmo um simples espaço para estacionamento elas possuem. O quadro 2 apresenta o comparativo da mobilidade urbana nos locais estudados.

O abrigo de ônibus em Uberaba não tem rampa de acesso, o piso é irregular, cheio de buracos. Possui um painel indicativo em tempo real de horário de chegada dos ônibus. Em Uberlândia, o Terminal Central fica dentro da praça, mas em um sistema de integração fechado, que

impossibilita o cidadão sair do confinamento e percorrer as cercanias da praça. Em Ituiutaba, o ponto de ônibus fica próximo, mas no entorno da praça, já que essa é totalmente ocupada por estacionamentos para autos e não há informação das rotas/linhas e horários.

Rodeadas por ruas e avenidas de grande fluxo de veículos, somente a praça de Uberlândia possui semáforo com tempo para o pedestre. Nos cruzamentos não semaforizados os pedestres cruzam conforme o fluxo de veículos permite, com pouca ocorrência de sua preferência em relação ao transporte motorizado.

Apenas a praça de Uberlândia apresentou vagas e horários para carga e descarga, ponto de transporte coletivo e ponto de táxi. E apenas a praça de Ituiutaba apresentou lombada para redução de velocidade em função de existência de uma escola infantil próxima.

Nas três cidades o setor responsável pelo trânsito informou não dispor de dados de fluxo de veículos, o que chama a atenção, pois representa uma variável importante no planejamento do tráfego em áreas de intenso fluxo.



	<b>Itens de Mobilidade</b>	<b>Ituiutaba</b>	<b>Uberaba</b>	<b>Uberlândia</b>
<b>01</b>	Faixa de pedestre	Sim	Sim	Sim
<b>02</b>	Ciclovia	Não	Não	Não
<b>03</b>	Ciclo faixa	Não	Não	Não
<b>04</b>	Estacionamento para bicicletas	Não	Não	Não
<b>05</b>	Estacionamento para veículos	Sim. 64 vagas 45° e 29 paralelo no perímetro da praça	Aproximadamente 70 vagas	Sim, 40 no interior da praça e cerca de 60 no entorno
<b>06</b>	Vagas de carga / descarga	Não	Não	Sim
<b>07</b>	Horário reservado para fluxo de cargas	Não	Não	Sim
<b>08</b>	Fluxo de veículos	Sem informação	Sem informação	Sem informação
<b>09</b>	Pontos de transporte coletivo	Não. Fica na esquina. Atendido por 11 linhas de ônibus	Atendido por 8 linhas	Sim, 3 pontos municipais e 1 terminal
<b>10</b>	Pontos de taxi	Não. Fica na esquina	Não	Sim, há 2 pontos.
<b>11</b>	Pontos de mototaxi	Não	Um ponto no entorno da praça	Sim, há 2 pontos.
<b>12</b>	Lombadas – redução de velocidade	Apenas uma	Não	Não

Quadro 2. Itens de mobilidade nas três praças estudadas



## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

65

A legislação, prevendo as condições ideais de mobilidade e acessibilidade a toda a população, determina procedimentos e normas para que os cidadãos tenham garantido o direito de ir e vir. Boa sinalização, facilidade nos acessos e dos deslocamentos não são benefícios adquiridos apenas às pessoas portadoras de necessidades especiais, mas se estende a toda a população.

Os resultados obtidos sugerem a necessidade e importância em promover adequações nas estruturas desses locais, para garantir ao cidadão o exercício pleno de seus direitos.

As praças analisadas contêm muitos atrativos e representam locais de importante fluxo de pessoas e veículos. Independente do tamanho da cidade, o ir e vir nesses locais são uma constante, cheio de percalços. A ausência de infraestrutura adequada à acessibilidade consiste em um importante fator limitador aos deslocamentos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos três locais estudados.

A ausência de barreiras, a comunicação visual e sonora compatível gerando autonomia para o cidadão no deslocamento pela cidade e no exercício de seu cotidiano de acesso ao trabalho, ao comércio, ao transporte e ao lazer constitui elemento de liberdade e de exercício de cidadania no acesso a bens e serviços.

As limitações observadas com relação à acessibilidade refletem o descaso dos gestores públicos com estes e outros espaços. Não são somente as praças, as

desprovidas de infraestruturas, mas também as calçadas, que se estendem a ruas, prédios públicos, entre outros.

Em se tratando de mobilidade, confirma-se a prioridade ao automóvel, considerando-se a boa oferta de estacionamentos de autos nesses espaços em detrimento a outros meios de transporte e ao constante crescimento da frota veicular automotiva. Fato cujos desdobramentos se fazem sentir em inúmeras instâncias nas cidades. As prioridades dos meios de transporte e as sinalizações observadas no entorno desses espaços públicos, conflitam com as prioridades estabelecidas na legislação vigente para a acessibilidade e mobilidade urbana.

Ao portador de necessidade especial, que até pouco tempo era alijado do convívio social e do acesso a bens e serviços, recluso à sua casa, ao microcosmo familiar, a pouca infraestrutura de acessibilidade observada sinaliza uma tentativa da sociedade em adequar estes espaços. Avanços nesse sentido são percebidos, contudo, há muito trabalho a ser feito.



## REFERÊNCIAS

APU. **Pesquisa da Praça Dr. Jorge Frange, São Benedito.** Uberaba: Arquivo Público Municipal, 2006.

BESSA, Kelly. **Constituição e expansão do meio técnico-científico-informacional em Uberlândia: o lugar na era das redes.** 2001. 333f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2001.

BDI. **Banco de Dados Integrados da Prefeitura Municipal de Uberlândia.** Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br>> Acesso em 20/06/2013.

BRASIL. **Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: [www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em 08.06.2013.

\_\_\_\_\_. **Lei 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em 08.06.2013.

\_\_\_\_\_. **Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003.** Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/l10.741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm). Acesso em 18.06.2013.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo a Cidade Sustentável** - Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: M cidades, 2007.

BRASIL. **Ministério das Cidades.** Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Brasília, 2012. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=317010>>. Acesso em 10/07/2013.

GUARNACCIA, M. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura.** 2.ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2010.



IBGE. Censo Demográfico 2010. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.** Disponível em <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em 09.06.2013.

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

MUMFORD, L. **A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas.** 5.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

ROLNIK, R. **O que é cidade.** São Paulo, SP: Brasiliense, 3 ed., Primeiros Passos, 1994.

PONS, J. M. S; REYNÉS, M. R. M. **Geografia de los transportes.** Palma (Illes Balears): Univ. de Illes Balears, 2004.

UBERABA. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social.** Disponível em: <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,412>>. Acesso em 22/06/2013.

UBERLÂNDIA. **Plano de Inventário Quadrienal de Proteção de Acervo Cultural do município de Uberlândia, MG.** Secretaria Municipal de Cultura: Uberlândia, 2007. Disponível em: < [http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms\\_b\\_arquivos/6306.pdf](http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/6306.pdf)>. Acesso em 13/05/2013.

