

## INTERAÇÕES ESPACIAIS EM UBERABA (MG) A PARTIR DA DINÂMICA DO FLUXO DE PASSAGEIROS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO E AEROVIÁRIO <sup>1</sup>

## SPATIAL INTERACTIONS IN UBERABA (MG) FROM DYNAMIC FLOW OF ROAD AND AIR TRANSPORT OF PASSENGERS

Marcos Kazuo Matushima<sup>2</sup>

Maria Terezinha Serafim Gomes<sup>3</sup>

Nadia Jamaica Chagas<sup>4</sup>

Resumo: Nos últimos anos, graças às melhorias do sistema de transportes e de telecomunicações, as cidades médias brasileiras passaram a manter relações não apenas com as cidades mais próximas, mas também com cidades mais distantes, ou seja, em diferentes escalas geográficas, produzindo novas interações espaciais. As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço geográfico, podendo apresentar intensidade e frequência diferentes, de acordo com Corrêa (1997). A cidade de Uberaba está localizada no Triângulo Mineiro. Possui localização geográfica estratégica e interliga principais centros urbanos do país, São Paulo, Belo Horizonte, Brasília e Goiânia. As interações espaciais da cidade de Uberaba se dão nas diferentes escalas geográficas, favorecida pelas condições gerais de produção presentes nessa cidade, que influenciam no fluxo de passageiros de transporte rodoviário e aeroviário. Este texto tem como objetivo abordar sobre as interações espaciais em Uberaba (MG) a partir dos fluxos de pessoas que utilizam o transporte rodoviário e aeroviário.

Palavras-chave: Cidades Médias; Interações espaciais; transporte rodoviário e aeroviário; fluxo de passageiros; Uberaba (MG).

Abstract: In recent years, with improvements in transport and telecommunication system, the medium-sized cities have passed to maintain relationships not only with nearby cities, but also in more distant cities, or in different geographic scales, producing new spatial

---

<sup>1</sup> Este texto faz parte de discussões do projeto de pesquisa intitulado “*Dinâmica Econômica, Cidades Médias e Interações Espaciais*”, financiado pela FAPEMIG (2011-2013). Essas discussões foram parcialmente apresentadas no EGAL/Peru (2013).

<sup>2</sup> Departamento de Geografia/IELACHS. Universidade Federal do Triângulo Mineiro/UFTM. Email: mkmatushima@gmail.com

<sup>3</sup> Departamento de Geografia/FCT. Universidade Estadual Paulista/ UNESP. Email: tserafim@fct.unesp.br

<sup>4</sup> Licenciada em Geografia. Universidade Federal do Triângulo Mineiro/UFTM. Email: nadiajamaica.geo@gmail.com

interactions. Spatial interactions constitute a broad and complex set of movements of people, merchandise, capital and information in geographic space, and may have different intensity and frequency, according to Correa (1997). The city of Uberaba is located in Minas Gerais. Has a strategic geographical location and connects major urban centers of the country, São Paulo, Belo Horizonte, Brasília and Goiania. Spatial interactions of Uberaba occur at different geographic scales, favored by the general conditions of production present in this city, which influence the flow of passenger road transport and air. This text aims to approach on the spatial interactions in Uberaba (MG) from the flows of persons using the road transport and air.

Keywords: medium-sized cities; spatial interactions; road and air transport; passenger flow; Uberaba-MG

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, a melhoria no sistema de transportes e de telecomunicações favoreceu o aumento de interações espaciais na rede urbana brasileira, ou seja, permitiu uma maior relação entre os lugares. Neste contexto, as cidades médias passaram a manter relações não apenas com as cidades mais próximas, mas também com cidades mais distantes, traduzindo-se em novas interações espaciais. Tais cidades vêm redefinindo suas funções na divisão territorial do trabalho, passando a exercer novos papéis e funções antes realizadas apenas pelos grandes centros urbanos e capitais.

Entre essas funções, as cidades médias brasileiras passaram a concentrar atividades voltadas ao comércio, aos serviços especializados, médico-hospitalares, educacionais, bem como atividades para atender uma demanda por entretenimento e consumo, representada por shoppings, cinemas, bares, restaurantes, etc. Além disso, algumas cidades médias localizadas em áreas de fronteiras agrícolas modernas, denominadas de “cidades do agronegócio” (ELIAS, 2006)<sup>5</sup> servem de apoio às atividades agrícolas a partir do fornecimento de mão de obra, de insumos, de máquinas, de assistência técnica, além de recursos financeiros e serviços jurídicos, etc. Essas cidades médias tornam-se polos atrativos de investimentos em diversos setores econômicos.

---

<sup>5</sup> A título de exemplo: Rondonópolis (MT), Dourados (MS), Barreiras (BA), Petrolina (PE), Rio Verde (GO), entre outras.

Desse modo, as cidades médias tornam-se atrativas para o consumo, devido à presença de comércios e serviços, intensificando-se a mobilidade da população do entorno e região. Sendo assim, “[...] o consumo tem mais importância na orientação dos papéis intermediários dessas cidades do que propriamente a produção industrial.” (SPOSITO, 2007)

Assim, há o surgimento do que chamamos de um processo de interações espaciais entre cidades médias e as pequenas cidades do seu entorno geográfico, que passam a ser polarizadas por elas.

As interações espaciais constituem em fluxos materiais e imateriais, ou seja, um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço geográfico, conforme destaca Corrêa (1997). Tais interações possuem intensidade e frequência, de acordo com a distância e direção diferenciadas na rede urbana. Dessa forma, as cidades médias passam a ter um importante papel no estabelecimento dessas interações espaciais.

Neste artigo, a questão conceitual de cidades médias baseou-se na definição proposta por Sposito (2004). Ela destaca os papéis desempenhados por essa cidade, sua relação com a área de influência, seu papel na divisão territorial do trabalho. A autora considera “as cidades médias” a partir de “[...] sua situação geográfica em relação às outras cidades de mesmo porte; b) sua distância maior ou menor das cidades de maior porte; c) número de cidades pequenas que estão em sua área de influência, já que as empresas e as instituições se orientam pelos limites entre as áreas de mercado”. (p.338)

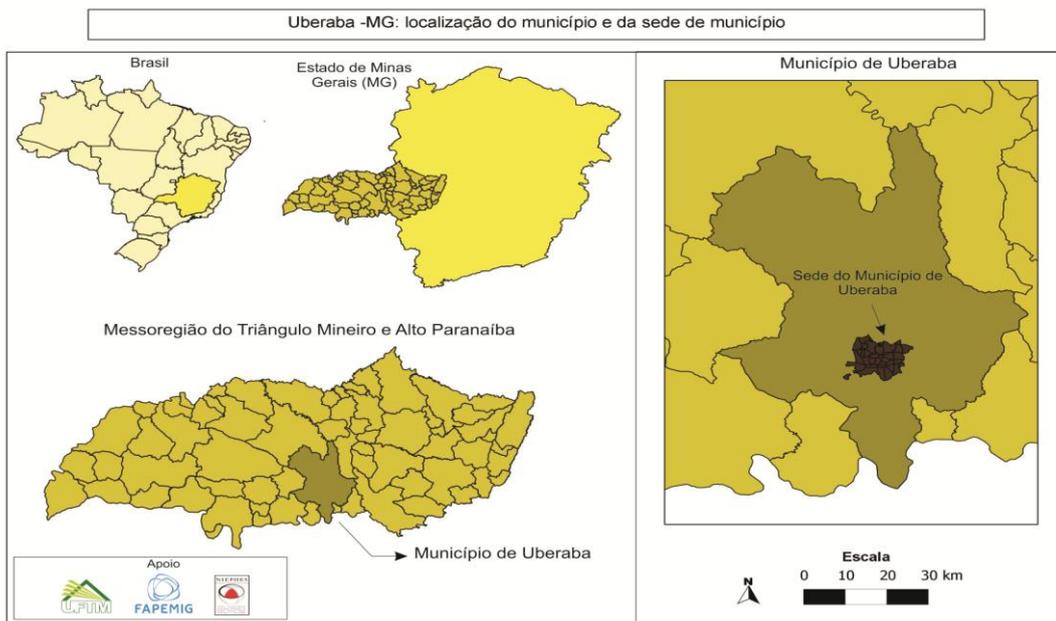
Com base na discussão do papel de Uberaba enquanto cidade média pretende-se abordar sobre as interações espaciais a partir dos fluxos de passageiros do transporte rodoviário e aeroviário. Para a elaboração deste texto foi realizada uma revisão bibliográfica e leituras envolvendo as temáticas cidades médias, dinâmica econômica, interações espaciais, na biblioteca da UFTM (Universidade Federal do Triângulo Mineiro) e *sites* de revistas nacionais e estrangeiras. Além disso, foi feito um levantamento de dados populacionais junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Para a análise da dinâmica de fluxos de passageiros rodoviários e aeroviários, foram levantados dados e informações

estatísticas junto ao Aeroporto Regional de Uberaba e ao Terminal Rodoviário de Uberaba.

## UBERABA, SUAS ARTICULAÇÕES E INTERAÇÕES ESPACIAIS

O município de Uberaba está localizado na região do Triângulo Mineiro, no Estado de Minas Gerais e conta com aproximadamente 322.126 habitantes (IBGE, 2015<sup>6</sup>). Possui uma posição geográfica estratégica, entre rodovias que dão acesso ao estado de São Paulo, ao restante do estado de Minas Gerais e também a Goiânia e Brasília (Figura 1).

**Figura 1 - Uberaba-MG: localização do município e da sede - 2013**



Fonte: Base cartográfica IBGE.  
Org. Luiz Gustavo Leonel dos Reis, 2013

Essa localização geográfica, como um ponto de passagem entre o Sudeste e o Centro-Oeste, torna a cidade um entroncamento entre várias cidades do norte do

<sup>6</sup> Dados referentes à estimativa de população em 2015.

estado de São Paulo, Triângulo Mineiro e Sudeste de Goiás, que são ligadas a partir de uma rede de transportes que perpassa por Uberaba.

Na primeira metade do século XIX, Uberaba já se firmava como o principal núcleo urbano de ligação entre as províncias de São Paulo e Rio de Janeiro e as províncias de Goiás e Mato Grosso. Configurando-se mais tarde, como a cidade primaz na região denominada de “Sertão da Farinha Podre”, hoje correspondente ao Triângulo Mineiro.

Segundo Lourenço (2010, p.322), Uberaba foi beneficiada pela sua localização, “entre dois eixos, um disposto no sentido leste-oeste (Minas – Sertão) e outro no sentido norte-sul (Goiás – São Paulo). Assim, na primeira metade do século XIX, formou-se uma rede de estradas inter-regionais e interprovinciais sobre o Sertão da Farinha Podre, tendo Uberaba como nó central”.

Essa importância econômica representada por Uberaba devia-se ao seu nível de centralidade em relação aos demais núcleos urbanos da região. Na cidade de Uberaba concentravam-se atividades relacionadas ao comércio para abastecimento da zona rural e a presença de profissionais liberais como médicos, farmacêuticos, advogados, etc. e funcionários públicos como juristas, professores, guarda-livros, favorecendo o crescimento urbano e o desenvolvimento econômico da cidade.

A chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em 1889, favoreceu o processo de urbanização e as interações espaciais da cidade com outros centros urbanos. A partir da extensão dos trilhos da ferrovia até Uberabinha, hoje Uberlândia (1895) e, posteriormente até Araguari, em 1896, Uberaba começa a perder seu papel de primazia na região, passando a dividir sua centralidade.

A chegada de Ferrovia trouxe um dinamismo à região, como área de abastecimento de outras localidades. Nesse período, também destacam a criação de gado Zebu, importado da Índia e a industrialização do algodão produzido na região. (LOURENÇO, 2010)

No decorrer do século XX, a região do Triângulo Mineiro foi marcada por diversas transformações na estrutura produtiva, sobretudo a partir da década de 1970 com o desenvolvimento das atividades ligadas à agropecuária moderna (melhoramento genético, introdução da cultura de grãos, como soja, milho e feijão e

mais recente, cana de açúcar etc.), bem como as atividades industriais, comerciais e de serviços. Essas transformações trouxeram uma refuncionalização da rede urbana da região, alterando a dinâmica das cidades médias, como Uberlândia e Uberaba.

A partir da década de 1970 também houve um aumento significativo da população urbana, passando de 108.259 habitantes, em 1970 para 289.376 habitantes, em 2010.

Neste artigo, serão abordadas as interações espaciais a partir dos deslocamentos de passageiros de ônibus intermunicipais e aeroviário. Dessa forma, é possível apreender os condicionantes dos deslocamentos, que podem estar relacionados a motivos como trabalho, educação, consumo, lazer, entretenimento e negócios em diferentes escalas geográficas (intraurbana, regional, nacional e até mesmo internacional).

Para análise do fluxo de deslocamentos de passageiros de ônibus e avião, escolhemos a cidade Uberaba, localizada na região do Triângulo Mineiro, Estado de Minas Gerais, considerada como uma “cidade média”<sup>7</sup>, não apenas pelo seu número de habitantes, mas pelo papel desempenhado na região, na qual exerce uma polarização, por concentrar inúmeros equipamentos urbanos e serviços médicos, educacionais, entre outros, atraindo uma população regional.

Desta forma, a análise do movimento de pessoas que passam diariamente no Terminal Rodoviário e no Aeroporto torna-se uma questão importante para compreender o papel urbano da cidade de Uberaba, que se forma a partir das interações espaciais. Antes de discutirmos sobre as interações espaciais em Uberaba, é necessário abordarmos sobre o conceito de “interações espaciais”.

Interação espacial refere-se ao movimento ou circulação de mercadorias, pessoas, serviços ou informações entre os lugares.

O primeiro estudo sobre interação espacial foi realizado nos anos 1950 pelo geógrafo Edward Ullman<sup>8</sup>.

O geógrafo Edward Ullman (1972) define a interação espacial a partir do conceito de “localização” e das “conexões” de uma área com outra. Ele destaca três

---

<sup>7</sup> Sobre o conceito de cidades médias, consultar: ANDRADE e SERRA (2001), CASTELLO BRANCO (2007), SPOSITO (2004 e 2007).

<sup>8</sup> Ver ULLMAN (1980).

fatores que sustentam as interações espaciais: 1) a ideia de complementaridade, que seria relativa ao caráter das áreas ou regiões; 2) de transferibilidade, relativa ao caráter das mercadorias; e 3) de oportunidades interpostas, que indicaria a existência próxima de fontes de matérias-primas ou do mercado consumidor.

Desse modo, a interação espacial deve-se ocorrer entre dois ou mais centros ou nós e os quais devem apresentar condições de complementaridade e transferência de bens, pessoas e/ou ideias (ULLMAN, 1972).

Para os autores Lévy e Lussault (2003, p. 518 apud Catão; Reolon; Miyazaki, 2010, p.232), o termo interações espaciais faz menção a uma “ação recíproca de dois ou mais lugares”, ou ainda, a “um fenômeno pelo qual as ações se exercem entre dois ou mais pontos do espaço”.

No Brasil vários estudos foram realizados sobre a temática das interações sociais, entre eles: IBGE com o estudo sobre a Região de Influência de Cidades (REGIC), no qual a primeira pesquisa foi realizada no ano de 1966 (IBGE, 1972), e as outras edições em 1978 (IBGE, 1987), em 1993 (IBGE, 2000), e em 2007 (IBGE, 2008), que define as interações espaciais entre diferentes cidades na rede urbana brasileira; os estudos de Nacif (1993), Ramos (1998), Afonso (2001) e Corrêa (2006), que analisaram os fluxos de chamadas telefônicas para compreender a dinâmica da rede urbana; os estudos de Nishimori e Silveira (2006), Reolon (2007) e Miyazaki (2008), que tratam das interações espaciais a partir dos deslocamentos de passageiros de ônibus. (CATÃO, REOLON e MIYAZAKI, 2010). Acrescenta-se a esses estudos, a tese de doutorado devolvida por Catelan (2012), que abordou as interações espaciais a partir das cidades médias.

Um dos principais estudiosos do assunto no Brasil, é o geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1997, p. 279): “As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço geográfico”. Elas apresentam intensidades diferentes, variando de acordo com a frequência de ocorrência, com a distância e direção, bem como com os propósitos pretendidos. Além disso, as interações espaciais são realizadas por diversos meios e velocidades.

Desse modo, a interação espacial trata-se de fluxos materiais e imateriais no

espaço geográfico, favorecidos com o desenvolvimento dos sistemas de transportes e telecomunicações. Assim, as interações espaciais diferem-se nos diferentes períodos históricos.

Nesse sentido, a Revolução Industrial e as mudanças econômicas e sociais decorrentes dela, como o avanço tecnológico e a urbanização, formam elementos importantes para as transformações nas interações espaciais, favorecidas pelo desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação, tornando-as mais rápidas e complexas. Em decorrência disso, há uma crescente divisão territorial do trabalho com articulação entre cidades, regiões e países, com forte complexidade de especialização, integração e conexões na rede urbana. Com isso, as interações espaciais se dão em locais cada vez mais distantes, envolvendo um número maior de lugares e de cidades, nas diferentes escalas geográficas.

Assim, Corrêa (1997, p.283) afirma que: “Interações espaciais a curta e a longa distâncias, entre centros de magnitude semelhante ou distinta, envolvendo uma gama cada vez mais complexa de mercadorias, pessoas, capital e informação, são o resultados das transformações advindas com o capitalismo industrial”.

Desta forma, as interações espaciais envolvem deslocamentos em diferentes escalas geográficas, numa escala intraurbana e interurbana, ou seja, entre centros urbanos de diferentes tamanhos e no próprio interior das cidades. Acrescentam-se as interações extrarregionais que ocorrem cada vez mais integradas com as redes de grandes empresas/corporações nacionais e internacionais.

Assim, cada lugar participa de forma diferente do ciclo de reprodução do capital, no circuito espacial de produção. Dessa forma, as interações espaciais possuem intensidades e frequências diferenciadas, conseqüentemente exercem papéis diferentes na divisão territorial do trabalho.

De acordo com Correa (1997, p.290) para efetivação do processo produtivo:

[...] pressupõe novas interações espaciais. Estas se realizam, em parte, na escala intraurbana, envolvendo o deslocamento cotidiano entre residência e local de trabalho dos operários, assim como, para outros momentos do ciclo, de comerciários, bancários, técnicos e executivos do capital, entre outros. Envolve também deslocamentos associados à formação, existência e

reprodução daqueles envolvidos, direta ou indiretamente, no processo produtivo. As interações se fazem sobremaneira com base na utilização de ônibus, trens suburbanos e veículos individuais, assim como através do telefone e de outros meios de comunicação. Se fazem também a pé. [...]

As redes geográficas, ou seja, o “conjunto de localizações interconectadas” (CORRÊA, 2013) têm importância fundamental para as interações espaciais. Nesse sentido, conforme afirma Corrêa (1997, p.306): É através das redes geográficas que as interações espaciais efetivamente se realizam a partir dos atributos das localizações e das possibilidades reais de se articularem entre si.

Contudo, Corrêa (1997, p.280) nos adverte: As interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço.

É por meio das interações espaciais que as diferenças se afirmam entre os lugares. Nesse sentido, como afirmou Correa (1997, p.280):

[...] As interações refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento do outro, ampliando as diferenças já existentes, isso é, transformando os lugares.

As interações espaciais diferem entre os lugares, ou seja, possuem intensidades diferentes. Neste sentido, Corrêa (2007, p. 30) ao tratar das cidades médias, assevera que: “[...] admite-se que a cidade média apresente interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade”, ou seja, realiza a “escala regional e a escala extrarregional”, seja ela “nacional ou internacional”. Para autor, são essas conexões que vão identificar uma cidade média, distinguindo-a de uma capital regional.

Assim, para Castello Branco (2007): “as cidades médias constituem nós da rede urbana e servem a sua rede de influência como pontos de prestação de serviços em escala regional. Seu tamanho populacional e área de atuação variam

segundo características geográficas das regiões onde estão inseridas” (p.90).

Após essa breve explanação sobre interações espaciais e cidades médias, trataremos das interações espaciais em Uberaba.

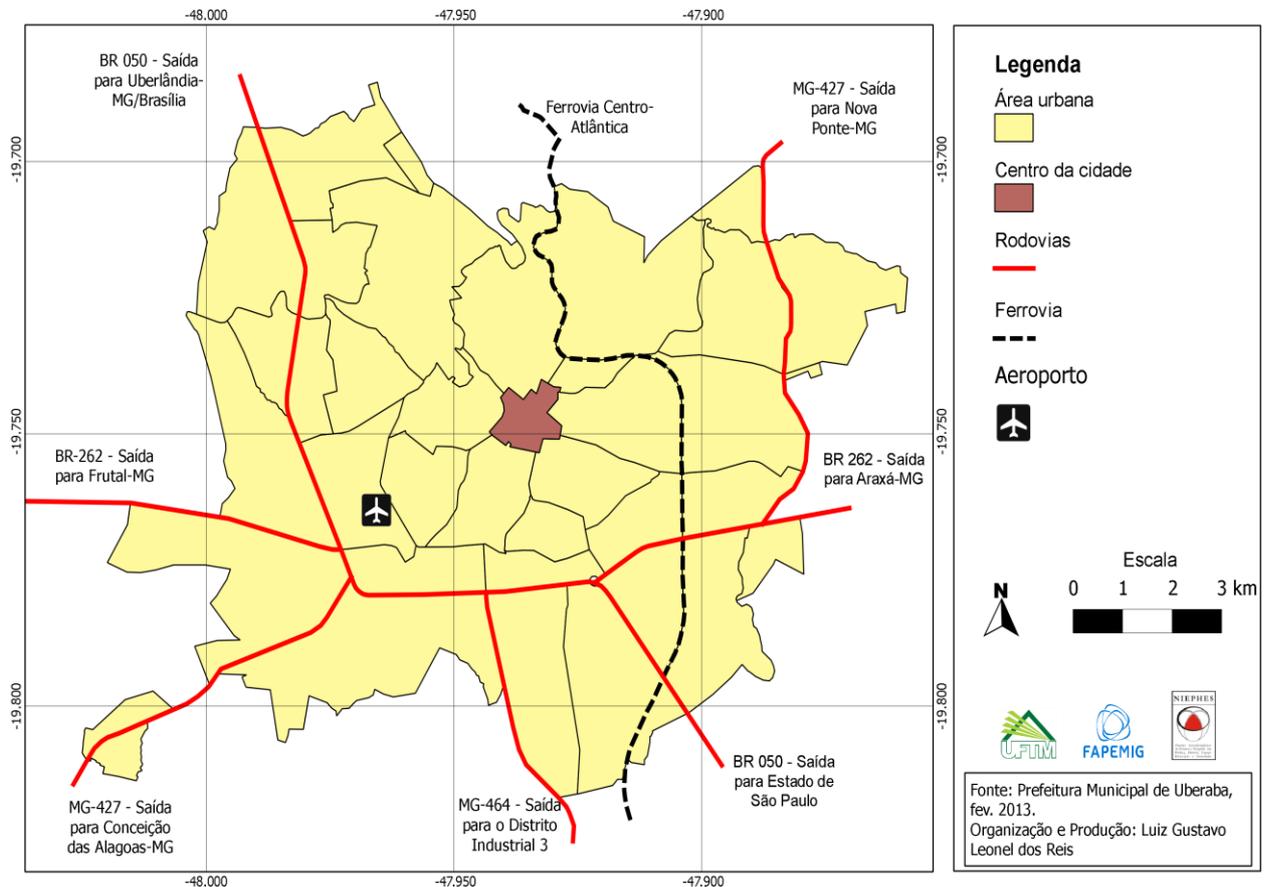
Para a compreensão da natureza espacial que originou essas interações entre a cidade de Uberaba e as demais regiões por ela polarizadas (Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais e Norte e Noroeste do estado de São Paulo) e as implicações para os modos de vida e dos lugares, faz-se necessário investigar as ações espaciais entre esses espaços, cujas interações espaciais podem ser ligadas à mobilidade populacional, seja pela mudança de residências para trabalho e estudo (ensino universitário, principalmente<sup>9</sup>), seja pelo movimento pendular diário estabelecido a partir das conexões viárias e da integração do mercado de trabalho das cidades circunvizinhas.

Essa atração é facilitada pela posição geográfica estratégica que a cidade ocupa, pois é rota de passagem do estado de São Paulo e do restante do estado de Minas Gerais para o Brasil Central (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Brasília e Tocantins). Sua localização é de aproximadamente 500 km de distância de centros urbanos nacionais importantes, como São Paulo, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, sendo interligado por meio de rodovias federais (BR 050 e BR 262) e estaduais, sendo a ligação até a metrópole paulista feita por autopista duplicada, a BR050 e a SP 330 (Rodovia Anhanguera). (Figura 2)

#### **Figura 02 – Principais redes de transporte em Uberaba-MG**

---

<sup>9</sup> Em meados dos anos 2000, com a transformação da Faculdade de Medicina do Triângulo Mineiro em Universidade Federal do Triângulo Mineiro, (UFTM), em 2005 houve um aumento do fluxo de estudantes para cidade de Uberaba.



Esse conjunto de rodovias que cortam o município de Uberaba-MG, permite o fácil acesso de pessoas que moram em outras cidades da região, permitindo as diversas interações espaciais promovidas via acesso rodoviário por ônibus como por veículos particulares.

Além dessa malha rodoviária, Uberaba também possui uma estrutura ferroviária de transporte de cargas operada pela FCA (Ferrovia Centro Atlântica)<sup>10</sup>, um aeroporto regional, com voos diários para Campinas, Brasília e Belo Horizonte e a Estação Aduaneira do Interior (EADI) de Uberaba, também conhecida como “porto

<sup>10</sup> A Ferrovia Centro-Atlântica é controlada pela VLI, que detém 99,9% de suas ações. A FCA foi criada em 1996, com o processo de privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). (Fonte: [www.fcasa.com.br](http://www.fcasa.com.br)) Ela é utilizada para transporte de mercadorias, matérias primas para indústria de fertilizantes, localizada no distrito Industrial III, nas margens do Rio Grande,

seco”, faz movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro direto da receita federal, o que facilita tanto as exportações quanto as importações de mercadorias.

O sistema rodoviário de Uberaba dá acesso a grandes centros urbanos nacionais (São Paulo, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília) e cidades próximas do Estado de São Paulo, bem como cidades mais distantes.

As principais empresas rodoviárias que atendem a cidade de Uberaba são: Empresa Gontijo, Aviação Motta, Real Expresso, Viação São Bento, Viação Platina, Nacional Expresso, Viação Garcia, Viação São Geraldo, Expresso Triangulino, Expresso São Luiz, Expresso União, Princesa do Norte, Emtram, União Cascavel, Itapemirim, Transbrasiliana e Transacreana. Essas empresas atendem cidades dos estados de Minas Gerais, São Paulo, Goiás, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rondônia, Mato Grosso, Ceará, Maranhão, Pará e Distrito Federal.

O grande número de localidades que possuem ligações rodoviárias diretas com a cidade Uberaba, demonstra que ela não mantém relações apenas com as cidades próximas, mas também com cidades mais distantes em vários estados do Brasil.

Os dados de fluxos de passageiros de ônibus intermunicipais e interestaduais no período acumulado de janeiro a maio de 2012 (Ubercon Concessões) revelam que a cidade de Uberaba mantém interações espaciais mais intensas com o Estado de São Paulo e sua capital, a cidade de São Paulo, do que com o próprio Estado de Minas Gerais e sua capital Belo Horizonte.

Dada à proximidade geográfica com o estado de São Paulo, ocorre um maior fluxo de passageiros entre Uberaba e a capital paulista e as outras cidades paulistas próximas (Ribeirão Preto, Igarapava, Franca, Miguelópolis, Barretos), mas também observa-se o deslocamento de passageiros para cidades mais distantes, como Santos e Osasco.

No período de janeiro a maio de 2012, embarcaram 20.913 passageiros em Uberaba com destino à cidade de São Paulo e 20.803 passageiros embarcaram em

São Paulo com destino à Uberaba, o que demonstra uma forte interação espacial entre as duas cidades. Já com relação às cidades mais próximas à Uberaba, embarcaram nessa cidade para Ribeirão Preto 31.680 passageiros e provenientes de Ribeirão Preto (24.764 passageiros), demonstrando o maior fluxo de passageiros entre as cidades paulistas e Uberaba; 7.452 passageiros embarcaram com destino à Igarapava e 7.464 passageiros vieram daquela cidade para Uberaba; para Franca embarcaram 3.784 passageiros e de Franca para Uberaba o número foi de 3.307 passageiros; Miguelópolis, 3.459 passageiros embarcaram em Uberaba com destino aquela cidade e 2.713 passageiros desembarcaram em Uberaba advindos Miguelópolis e; 2.422 passageiros embarcaram em Uberaba para Barretos e 2.230 passageiros desembarcaram vieram de Barretos. Isso evidencia a dinâmica econômica e a relação fluxos de passageiros que a região do Triângulo Mineiro mantém com o Estado de São Paulo. Podemos destacar também a cidade de Santos com 5.037 embarques em Uberaba para Santos e 4.493 desembarques provenientes de Santos, o que nos chamou a atenção pelo fato de Santos, ser uma cidade portuária e com um número expressivo de fluxo de passageiros apesar da distância, se comparada a algumas cidades mineiras. Além dessas cidades com maior fluxo de passageiros, observa-se a presença de São José do Rio Preto, Osasco com uma participação menor abaixo de 550 passageiros.

**Tabela 01 - Uberaba MG: Fluxo de passageiros rodoviários para cidades do Estado de São Paulo (janeiro a maio – 2012)**

Cidades do Estado São Paulo	Número de passageiros com destino à:	Número de passageiros provenientes de:
São Paulo	20.913	20.803
Ribeirão Preto	31.680	24.764
Igarapava	7.452	7.464
Santos	5.037	4.493
Franca	3.784	3.307
Miguelópolis	3.459	2.713
Barretos	2.422	2.230
São José do Rio Preto	549	547
Osasco	406	365
Total	75.702	66.686

FONTE: UBERCON UBERABA CONCESSOES LTDA DATA: 17/06/2012  
ORG. CHAGAS, Nadia Jamaica.

O grande fluxo de passageiros para as cidades paulistas próximas à Uberaba deve-se aos motivos relacionados ao trabalho, estudos, entre outros..

No que se refere às cidades mineiras, o maior fluxo de passageiros de ônibus destino e origem de/para Uberaba é provenientes para as cidades Uberlândia, Ituiutaba, Belo Horizonte, Iturama, Sacramento, Campina Verde, Frutal, Pará de Minas, Carmo de Parnaíba de com acordo com a intensidade dos deslocamentos. Sendo assim, saindo de Uberaba para Uberlândia foram 16.952 passageiros e 15.823 passageiros desembarcaram em Uberaba provenientes de Uberlândia; origem Uberaba - Ituiutaba (14.095 passageiros) e Ituitutaba – Uberaba (12.222 passageiros); origem Uberaba-Belo Horizonte (13.764 embarques) e Belo Horizonte - Uberaba (12.980 passageiros); origem Uberaba – Iturama (7.363 passageiros) e Iturama - Uberaba (7.801 passageiros); origem Uberaba - Sacramento (7.153 passageiros) e Sacramento – Uberaba (6.970 passageiros); origem Uberaba - Campina Verde (3.868 passageiros) e Campina Verde – Uberaba (3.744 passageiros); origem Uberaba - Frutal (3.865 passageiros) e Frutal – Uberaba

(3.821 passageiros); origem Uberaba-Pará de Minas(3.152 passageiros) e Pará de Minas - Uberaba (2.782 passageiros) e; origem Uberaba- Carmo Paranaíba (2.908 passageiros) e Carmo Paranaíba – Uberaba (6.924 passageiros), entre outras.

Observa-se que a capital do estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, aparece em 3º lugar no destino e origem de passageiros de/para Uberaba, o que reforça que a tese de que a cidade mantém maior interação espacial de fluxos de passageiros com estado de São Paulo do que com o estado de Minas Gerais. Observou-se, também, o grande fluxo de passageiros em direção à Brasília. Além das cidades mencionadas, há também um fluxo de passageiros para outros estados da região Centro-Oeste e Nordeste do país.

**Tabela 02 - Uberaba (MG): Fluxo de passageiros rodoviários para as cidades do Estado de Minas Gerais (janeiro a maio de 2012)**

Cidades do Estado de Minas Gerais	Número de passageiros com destino à:	Número de passageiros provenientes de:
Belo Horizonte	13.764	12.980
Uberlândia	16.952	15.823
Ituiutaba	14.095	12.222
Iturama	7.363	7.801
Sacramento	7.153	6.970
Campina Verde	3.868	3.744
Frutal	3.865	3.821
Pará de Minas	3.152	2.782
Carmo Paranaíba	2.908	2.781
Total	73.120	68.924

ORG. CHAGAS, Nadia Jamaica.

FONTE: UBERCON UBERABA CONCESSOES LTDA DATA: 17/06/2012

No que se refere ao transporte aéreo, a cidade de Uberaba possui um aeroporto regional “Mário de Almeida Franco”, que recebe aeronaves de pequeno porte, onde atualmente opera a empresa, Azul Linhas Aéreas<sup>11</sup>. Possui voos diários operados pela empresa Azul para Campinas, Belo Horizonte, Araguaína, Araxá e voo para São Paulo (Guarulhos) operado pela empresa Passaredo.

<sup>11</sup> A empresa Passaredo Linhas Aéreas operou com voos para Guarulhos até 26 de outubro de 2015.

Em 1980, a INFRAERO (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) assumiu o controle e administração do aeroporto de Uberaba. A partir desta data foram iniciadas as modernizações de todo sistema operacional, administrativo e de segurança. Dentre elas, a instalação de sistemas de navegação aérea, implantação de torre de controle, sistemas de balizamento noturno, estação meteorológica de superfície, tetômetro a laser, farol rotativo de aeródromo, construção de seção conta incêndio com operação 24 horas, reforma e ampliação do terminal de passageiros em 2008, que ampliou sua capacidade operacional, passando de 100.000 (cem mil) para 200.000 (duzentos mil) passageiros/ano. (INFRAERO, 2012)

**Tabela 03: Uberaba: Origem e Destino dos passageiros aeroviário Jan/2011 a Set/2012.**

Mês	2011		2012		
	Origem	Destino	Mês	Origem	Destino
Jan	3068	2688	Jan	5621	6035
Fev	3550	3171	Fev	6329	6171
Mar	3329	3049	Mar	8362	8250
Abr	5041	4894	Abr	7919	8149
Mai	8103	7014	Mai	10073	10104
Jun	7327	6304	Jun	7401	7687
Jul	7086	6049	Jul	8961	8734
Ago	6773	6132	Ago	8344	8264
Set	7695	6960	Set	7694	7442
Out	5750	6226	Out	-	-
Nov	5524	5337	Nov	-	-
Dez	6394	5734	Dez	-	-
<b>Total</b>	<b>69640</b>	<b>63558</b>	<b>Total</b>	<b>70704</b>	<b>70836</b>

Fonte : INFRAERO 2012

Org: CHAGAS, Nadia Jamaica

A tabela 3, mostra o fluxo de passageiros aeroviários em Uberaba (MG), no período de janeiro a dezembro de 2011 e de janeiro a outubro de 2012, observamos

o maior fluxo de passageiros, ou seja, embarques/origem e desembarques/destino ocorreu no mês de maio de 2011 e 2012. Este grande fluxo de passageiros com destino a Uberaba, deve-se ao período de realização da Expozebu<sup>12</sup>. O fluxo de passageiros no mês de maio de 2011 foi de 8103 passageiros/origem e 7014 passageiros/destino-desembarques, no mês de setembro com (7695 passageiros/origem) e 6960 passageiros/destino - desembarques), junho com (7327 passageiros/origem e 6304 passageiros/destino-desembarques),e julho com (7086 passageiros e 6049 passageiros/destino-desembarques no ano de 2011. Corroborando com as informações, no ano seguinte 2012 incluindo os meses de março com 8362 passageiros/origem e 8250 passageiros/destino -desembarques e em agosto de 2012 com um fluxo de 8344 passageiros/origem e 8264 passageiros/destino - desembarques. Esses dados apontam um aumento nas interações espaciais nesse período.

Os dados a partir dos fluxos de passageiros de transporte rodoviário e aeroviário revelam que Uberaba mantém relações com diferentes escalas geográficas e apresentando-se forte ligação com o estado de São Paulo.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos anos 1970, a região do Triângulo Mineiro passa por processo de modernização do campo, promovendo a instalação de agroindústria, além de atividades industriais, comerciais e de serviços, alterando a dinâmica de cidades médias da região, principalmente Uberlândia e Uberaba. Tais mudanças no campo proporcionaram a instalação no município de Uberaba algumas indústrias de insumos agrícolas, principalmente do ramo de fertilizantes.

Nesse contexto, nos últimos anos observa-se instalação de novas indústrias ligadas ao setor agropecuário, entre outras, Vale Fertilizantes (antiga Fosfertil), Bunge (adquirida pela Yara Fertilizantes), Dagraja (adquirida pelo grupo Marfrig), Sipcam, Stoppani do Brasil, Agronelli Insumos Agrícolas, Fertigran, Fertipar, Yara Brasil Fertilizantes, Ouro Fino, Heringer Fertilizantes, Mosaic, FMC Química do

---

<sup>12</sup> Exposição Internacional das Raças Zebuínas, que ocorre no mês de maio, atraindo um grande fluxo de pessoas.

Brasil, Neelam América Química, Ubyfol, ADM do Brasil, todas localizadas no Distrito Industrial III, às margens do Rio Grande, na divisa do estado de Minas Gerais com o de São Paulo, a 20 km do centro da cidade.

Além da instalação de indústrias, observa-se a entrada de novos agentes econômicos ligados ao comércio atacadista e varejista. Tais investimentos estão localizados, principalmente, nos principais eixos de circulação das avenidas e às margens de rodovias, entre eles: Praça Uberaba Shopping Center<sup>13</sup>, localizado na Avenida Leopoldino de Oliveira, hotéis (Ibis), construído nas proximidades do Shopping Uberaba; hipermercado (Walmart), localizado na Avenida Santa Beatriz da Silva próximo ao Shopping Uberaba; lojas de departamentos (Havan<sup>14</sup>, Americanas, Riachuelo, Renner, C&A); lojas de franquias, (M. Martan, Yogoberry, Vivenda do Camarão, Subway, Brookfield, Kalunga, Empório Naka, Samsung, Fujioka, Burger King, entre outras), localizadas no Shopping Uberaba, na Avenida Santa Beatriz da Silva. As instalações de comércios e serviços nas proximidades do Shopping Uberaba reforçam a centralidade exercida pelo mesmo, atraindo nos investimentos para seu entorno.

Isso reforça a tendência das transformações nas cidades médias brasileiras nos últimos anos, produzindo “novas centralidades urbanas”, devido à multiplicação de áreas com concentração de comércios e serviços, onde se instalam grupos econômicos ligados a redes atacadistas e também varejistas, principalmente hipermercados, serviços alimentares de *fast food*, lojas de franquias, de departamentos, de eletrodomésticos e de materiais de construção, concessionárias de motos e automóveis, bem como seguradoras e agências bancárias (públicas e privadas), entre outros serviços.

Além de Uberaba ser um centro de comércios e serviços, acrescenta-se a presença de instituições de ensino superior, como UFTM, UNIUBE, IFTM, entre outras, que contribuem para sua polarização regional

Não obstante, a proximidade da cidade de Uberlândia, Uberaba exerce uma polarização regional atraindo um fluxo de pessoas, que busca na cidade empregos, serviços de saúde, de educação e um comércio diversificado, além de

<sup>13</sup> Foi inaugurado em abril de 2015.

<sup>14</sup> Instalada no entroncamento da BR-050 com a MG-427.

entretenimento nos *Shoppings Centers* da cidade. Isso reforça sua centralidade urbana, seu papel desempenhado como cidade média, ou seja, de intermediação na rede urbana entre seu entorno e os grandes centros urbanos.

As interações espaciais da cidade de Uberaba se dão nas diferentes escalas geográficas e isso é favorecido pelas “condições gerais de produção”<sup>15</sup> presentes nessa cidade, que influenciam no fluxo de passageiros de transporte rodoviário para várias cidades do entorno e ultrapassa o limite do estado de Minas Gerais. Essas interações em diferentes intensidade e frequência é a maior com o Estado de São Paulo dada a sua proximidade geográfica e facilidade de deslocamentos por meios de rodovias, principalmente.

Os fluxos de passageiros, tanto do transporte aéreo quanto do transporte rodoviário, promovem uma interação com a cidade de Uberaba, possibilitando o aumento do dinamismo econômico e o aumento dos fluxos migratórios para a cidade.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, T. A., SERRA, R. V. (org.). **Cidades Médias Brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias, In: Sposito, M. E. B. **Cidades médias, espaços em transição**. São Paulo. Expressão popular, 2007.p. 89-111.

CATÃO, R. de C.; REOLON, C. A.; MIYAZAKI, V. K. Interações Espaciais: uma Reflexão temática. **Revista Caminhos de Geografia**. Uberlândia: UFU, v. 11, n. 35 Set/2010 p. 231-239. Disponível em: <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>. Acesso em: 10 out. 2012.

CATELAN, M. J. **Heterarquia Urbana**: interações espaciais interescolares e cidades médias. 2012. 227 f. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista - Presidente Prudente.

CORRÊA, R. L. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades** v. 9 n.16, 2013, p.199-218. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/2378/212>. Acesso em: 10 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

<sup>15</sup> Sobre condições gerais de produção, consultar LENCIONI (2007)

\_\_\_\_\_. Construindo o conceito de cidades médias. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades médias: espaços em transição**. 1ª edição, São Paulo: Expressão Popular, 2007, p.23-33.

\_\_\_\_\_. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. 3º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

ELIAS, D. Novas dinâmicas territoriais no Brasil agrícola. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E.; SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. 1º ed. SP: Expressão Popular, 2006, v. 1, p. 279-303.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. In: **IX COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA**, 2007, Porto Alegre. Geocrítica, 2007.

LOURENÇO, L. A. B. **A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)**. Uberlândia: EDUFU, 2005.

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

NISHIMORI, F. T. I.; SILVEIRA, M. R. Interações espaciais no transporte interurbano de passageiros: Ourinhos/SP como nó da rede. In: **SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE CIDADES MÉDIAS**, 2º, 2006. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2006, p.1-12.

SPOSITO, M. E. B. (Org.), et al. **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

\_\_\_\_\_. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no estado de São Paulo**. 2004. Tese (Livre docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ULLMAN, E. **Geography as Spatial Interaction**. Seattle and London: University of Washington Press, 1980.

\_\_\_\_\_. Geography as spatial interaction. In: HURST, M. E.(org.). **Transportation Geography**. Londres: Macgraw Hill, 1972.

Recebido em: 03/03/2016

Aceito para publicação em: 14/05/2016