ARAGUARI

O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA FORMA URBANA

LUCAS MARTINS DE OLIVEIRA

Capa: Rua C, conjunto de habitação de interesse social (MCMV) Monte Morião. Foto: Autor, 2015

LUCAS MARTINS DE OLIVEIRA

Araguari: o sistema de espaços livres na forma urbana

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente.
Orientador: Dr. Eugenio Fernandes Queiroga.

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL, SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DO ORIENTADOR.
O original se encontra disponível na sede do programa.
São Paulo, 28 de março de 2016.

São Paulo
2016

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAILS DO AUTOR: lucasmartins@usp.br; lmdeoliveira@gmail.com

Oliveira, Lucas Martins de
O48a Araguari: o sistema de espaços livres na forma urbana / Lucas
Martins de Oliveira. -- São Paulo, 2015.
154 p. : il.

Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Paisagem e
Ambiente) - FAUUSP.

Orientador: Eugenio Fernandes Queiroga

1.Espaços livres – Araguari (MG) 2.Morfologia urbana – Araguari
(MG) 3.Paisagem urbana - Araguari (MG) 4.Cidades médias – Araguari
(MG) I.Título

CDU 712.25(815.12)A659

AGRADECIMENTOS

Ao orientador, que, ao mesmo tempo em que direcionou caminhos, soube amparar minhas fragilidades com extremo respeito. Citando o colega Guilherme Borba: “uma salva de palmas retumbante ao Professor Doutor Eugenio Fernandes Queiroga”.

Aos professores Sílvio Macedo, Catarina Lima, Rosana Helena Miranda, Sílvio Sawaya e José Pedro de Oliveira Costa, em especial, pelas preciosas contribuições em sala de aula.

Aos professores Ana Cecília Campos e Eduardo Alberto Nobre, pelas considerações realizadas no Exame de Qualificação.

À FAUUSP pela oportunidade e aos funcionários da Pós-graduação, do Departamento de Projeto e das Bibliotecas, pela assistência sempre que solicitada.

À Rede Nacional de Pesquisa QUAPÁ-SEL e ao Lab-QUAPÁ, pela troca de informações e pelas fotografias de sobrevoo.

Aos professores da FAUeD-UFU, em especial ao professor Glauco Coccozza, por acreditar no meu trabalho desde os tempos de estágio no NEUrb, em 2010.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Araguari, pelas informações e documentos cedidos.

Aos colegas de vivência acadêmica: Alexandra Leister, Matheus Casimiro, Natalia Moradei, em especial à Catarina Menezes. Grato pela companhia durante os dias em São Paulo, pelas conversas estimulantes e por toda a ajuda.

Aos amigos, que, cada um a sua maneira, estiveram presentes ao longo do curso, em especial à Karine Oliveira, Michelle Corrêa e Sílvio da Silva Júnior.

Aos familiares próximos, Maria Eunice, Luciana, Gustavo, Paulo Júnior, pelo apoio, e Paulo Otávio e Nataly, pela colaboração com as fotografias.

Ao Alexandre, pela ajuda com os mapas e pelo estímulo.

À Capes, pelo auxílio financeiro.

Aos meus pais, Valdivino Alves de Oliveira (in memoriam), ipamerino, e Maria Eunice Martins de Oliveira, araguarina.

RESUMO

O trabalho analisa a cidade de Araguari, localizada na região do Triângulo Mineiro, Minas Gerais, a partir do processo de configuração do seu sistema de espaços livres de edificação. Apresenta-se o processo socioespacial de sua constituição, baseado em um resgate da evolução de sua forma urbana e dos determinantes físicos, políticos e econômicos que a moldaram. Avalia-se a gestão da paisagem urbana, seus atuais agentes de produção, e a urbanidade do sistema de espaços livres em duas escalas, da mancha urbana e das unidades de paisagem, orientada por quatro aspectos: adequação, centralidade, densidade e conectividade. Observou-se que a qualidade dos espaços livres em muito se difere nas diferentes unidades de paisagem da cidade, seja nos aspectos qualitativos, seja na distribuição, evidenciando uma clara disparidade centro-periferia. No entanto, é possível conferir à cidade um incremento de sua urbanidade a partir do reconhecimento e valorização de seu sistema de espaços livres, tanto na cidade consolidada, quanto nas novas áreas de urbanização.

Palavras chave: sistema de espaços livres, forma urbana, unidades de paisagem, urbanidade, cidade média.

ABSTRACT

The research analyzes the city of Araguari, located in the region of Triângulo Mineiro, Minas Gerais, from the process of your open spaces system configuration. It presents the socio-spatial process constitution, based on a bailout of the urban form evolution and the physical and economic determinants that have shaped. Assesses the management of the urban landscape, its current agents of production, and the open spaces system urbanity in two scales, the urban sprawl and the landscape units, guided by four aspects: adequacy, density, centrality and connectivity. It was observed that the open spaces quality much differs in different landscape units, either in qualitative aspects or distribution, showing a clear center-periphery disparity. However, it's possible give the city a urbanity increased from the recognition and appreciation of your open spaces system, both in the consolidated city, as the new developments.

Keywords: open spaces system, urban form, landscape units, urbanity, medium-sized city.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Um momento da vida na periferia: meninos soltam pipa no gramado do canteiro central da Av. Mato Grosso, bairro Goiás. Foto: Autor, 2015. p. 01

Figura 02: BR-050 (São Paulo – Brasília) percorre o vale do rio Araguari – limite entre os municípios de Araguari e Uberlândia. (página posterior). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 04

Figura 03: Um momento da vida no centro: prática de skate na pista de lazer da Praça Farid Nader. Foto: Autor, 2015. p. 05

Figura 04: Centro da cidade – Avenida Teodolino. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 12

Figura 05: Regiões do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas redes de cidades médias. Fonte do mapa base: IBGE. Elaboração: Autor, 2015. p. 13

Figura 06: Esquematização da região e da rede urbana em meados do século XIX. Fonte do mapa base: IBGE. Elaboração: Autor, 2015. p. 16

Figura 07: Recorte da malha urbana do núcleo inicial. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 17

Figura 08: Planta de Araguari – 1948. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 21

Figura 09: Jardim Público João Pessoa (atual Praça Manoel Bonito), recém inaugurado na década de 1920. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 23

Figura 10: Jardim Público João Pessoa (atual Praça Manoel Bonito), entre os anos 20 e 30. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 23

Figura 11: 1938: Avenida Tiradentes. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 24

Figura 12: Década de 30. Ao centro: área central. Observa-se uma ocupação predominantemente frontal em lotes de grande área. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 24

Figura 13: Década de 30. Ao centro: córrego Brejo Alegre. À esquerda: adro da Matriz. Abaixo: Praça do Rosário. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 24

Figura 14: 1944. Ao centro, abaixo: pátio da EFG. Ao centro, à direita: pátio da Mogiana. À esquerda: avenida Mato Grosso. Acima, à direita: vila Amorim. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 24

Figura 15: Praça da Constituição e estação desativada da Cia. Mogiana, anos 60. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 27

Figura 16: Praça Gaioso Neves e estação da Estrada de Ferro Goiás, anos 50. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 27

Figura 17: 1966: nova Praça Manoel Bonito. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 29

Figura 18: 1971: área interna ao Bosque John Kennedy. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 29

Figura 19: Início da década de 80: Córrego Brejo Alegre canalizado. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 29

Figura 20: Anos 60. Ao centro, acima: instalações do 2º Batalhão Ferroviário. Ao centro, abaixo: Jôquei Clube, atual Parque de Exposições Rondon Pacheco. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 29

Figura 21: Avenida Tiradentes, a partir da Praça Manoel Bonito, anos 80. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 33

Figura 22: 2003: conclusão da canalização e tamponamento do córrego Brejo Alegre até a avenida Minas Gerais. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 33

Figura 23: À esquerda: loteamento Sibipiruna Park Residências, anos 90. Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari. p. 33

Figura 24: Obras de implantação do conjunto habitacional Bela Suíça (MCMV), localizado no vetor de expansão urbana oeste. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 38

Figura 25: Pátio ferroviário da EFG, atual Centro Administrativo e Cultural. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 42

Figura 26: Mapa esquemático dos agentes de produção da paisagem e produtos. Elaboração: Autor. p. 42

Figura 27: CHIS Allan Kardec, programa habitacional Lares Geraes. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 42

Figura 28: BR 050. Foto: Autor, 2015. p. 43

Figura 29: Expansão urbana oeste – predominantemente CHIS, PMCMV. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 43

Figura 30: VLI. Foto: Gazeta do Triângulo, 2014. p. 43

Figura 31: Expansão urbana nordeste – pred. loteamentos para a classe média. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 43

Figura 32: Perspectivas de quadras simulando os principais padrões morfológicos resultantes dos índices urbanísticos. Em sentido horário: Centro, Interlagos, Monte Moriá e Industrial. Elaboração: Autor, 2013. ... **p. 48**

Figura 33: Centro – Av. Tiradentes, a partir da Pç. Manoel Bonito. Foto: Autor, 2015. **p. 51**

Figura 34: CHIS Monte Moriá. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 51**

Figura 35: Loteamento Interlagos. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013..... **p. 51**

Figura 36: Distrito Industrial. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 51**

Figura 37: Parquinho recém implantado na Praça 5, bairro Paraíso. Foto: Autor, 2015. **p. 54**

Figura 38: Tipos de manchas urbanas, conforme sintetização do Lab-QUAPÁ: compactas, tentaculares, lineares e mistas (em sentido horário). Fonte: MACEDO et al, 2012. **p. 56**

Figura 39: Esquematização de uma cidade média típica, segundo Sílvia Soares Macedo. Fonte: MACEDO, 2013. **p. 56**

Figura 40: Mancha urbana de Araguari. Elaboração: Autor. **p. 56**

Figura 41: Bairro Vieno – grande espaço livre intraquadra devido à baixa ocupação. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 61**

Figura 42: CHIS Ouro Verde - alta taxa de ocupação, pouco espaço livre intraquadra. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 61**

Figura 43: Bairro Brasília – medianas taxas de ocupação e espaço livre privado. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 61**

Figura 44: Centro - alta taxa de ocupação, pouco espaço livre intraquadra. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 61**

Figura 45: Eixo de centralidade Av. Sen. Melo Viana, Bairro Goiás. Foto: Autor, 2015. **p. 64**

Figura 46: Rua Rui Barbosa, Centro. Foto: Autor, 2015. **p. 64**

Figura 47: Eixo de centralidade R. Joaquim Barbosa, Bairro Amorim. Foto: Autor, 2015. **p. 64**

Figura 48: Ao centro: Mata do Desamparo. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 70**

Figura 49: Obras de implantação (interrompidas) do Parque Mata do Desamparo. Foto: Autor, 2015. **p. 70**

Figura 50: Bosque John Kennedy e APP do Córrego Brejo Alegre. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 70**

Figura 51: Início da APP do Córrego Brejo Alegre a partir da Avenida Teodolino. Foto: Autor, 2015. **p. 70**

Figura 52: Entrada do Bosque John Kennedy – Avenida Minas Gerais. Foto: Autor, 2015. **p. 71**

Figura 53: Passeio interno do Bosque – restrições de uso. Foto: Autor, 2015. **p. 71**

Figura 54: Passeio interno do Bosque – prática de caminhadas. Foto: Autor, 2015. **p. 71**

Figura 55: Passeio externo do Bosque – prática de caminhadas. Foto: Autor, 2015. **p. 71**

Figura 56: Imagem de divulgação do loteamento Jardim Botânico. Fonte: Construtora Stefani, 2015. **p. 72**

Figura 57: Propaganda governamental de 2012 sobre intervenções de qualificação em áreas de fragilidade ambiental. Fonte: PMA, 2012. **p. 72**

Figura 58: Implantação do loteamento Jardim Botânico (ao fundo). Foto: Autor, 2015. **p. 72**

Figura 59: Pç. Manoel Bonito (ao centro) e Pç. Nilo Tabuquini (acima, à direita). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 74**

Figura 60: Pç. Nilo Tabuquini, em readequação em 2015. Foto: Autor, 2015. **p. 74**

Figura 61: Praça Getúlio Vargas. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 75**

Figura 62: Praça Terezinha França de Lima. Av. Minas Gerais (acima). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 75**

Figura 63: Praça Farid Nader. Av. Teodolino (abaixo). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 75**

Figura 64: Pç. Elmiro Barbosa. Colégio Berlaar Sagrado Coração de Jesus. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 75**

Figura 65: Praça Dom Almir. Ao fundo Hospital Santa Casa. Foto: Autor, 2015. **p. 76**

Figura 66: Pç. Marechal Rondon – entre Parque de Exposições, 2º B.F., linha férrea desativada (à direita) e Cemitério Bom Jesus (à esquerda). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 76**

Figura 67: Pç. João Batista Fonseca. Vista entre os bairros Santiago e Ouro Verde. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 76**

Figura 68: Pç. João Batista Fonseca. Foto: Autor, 2015. **p. 76**

Figura 69: Avenida Minas Gerais. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 80**

Figura 70: Avenida Mato Grosso. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 80**

Figura 71: Av. Teodolino. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. **p. 80**

Figura 72: Segmentos da Av. Minas Gerais qualificados – entre Avenidas Teodolino e Mato Grosso. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 81
Figura 73: Av. Minas Gerais – segmento com estacionamento em frente ao IMEPAC. Foto: Autor, 2015.	p. 81
Figura 74: Canteiro central da Av. Mato Grosso. Foto: Autor, 2015.	p. 81
Figura 75: Quadra poliesportiva sobre o canteiro central da Av. Mato Grosso. Foto: Autor, 2012.	p. 81
Figura 76: Canteiro Unimed sobre um segmento da Av. Teodolino. Foto: Autor, 2015.	p. 82
Figura 77: Av. Batalhão Mauá, construída sobre ferrovia Mogiana demolida. Foto: Autor, 2015.	p. 82
Figura 78: Via estreita e edificações remanescentes do núcleo urbano inicial – Rua Aurélio de Oliveira x Travessa 7 de Setembro. Foto: Autor, 2015.	p. 82
Figura 79: Academia ao ar livre – Av. São Paulo. Foto: Autor, 2015.	p. 82
Figura 80: Antigos trilhos da EFG em canteiro central – R. Margem dos Trilhos. Foto: Autor, 2012.	p. 83
Figura 81: Ferrovia em uso nas bordas urbanas. Foto: Autor, 2012.	p. 83
Figura 82: Pátio ferroviário FCA (ao centro). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 83
Figura 83: Ferrovia em uso nas bordas urbanas. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 83
Figura 84: Caixa d'Água do bairro Industriários (fábrica de sucos Dafruta, acima). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 85
Figura 85: Prática de caminhada no fim de tarde no passeio da Caixa d'Água. Foto: Autor, 2015.	p. 85
Figura 86: Pç. Ver. Pedro Chagas, no bairro Milenium – bateria de captação de água. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 85
Figura 87: Linha de alta tensão e bacias de contenção de água pluvial entre CHIS Bela Suíça e Monte Moriá. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 85
Figura 88: Aeroporto, Pç. Milton de Melo, 53º Batalhão de Polícia Militar (ao centro). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 87
Figura 89: UBSF do Bairro Goiás, na Pç. Santo Antônio. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 87
Figura 90: Faculdade IMEPAC (ao centro). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 87
Figura 91: UBSF Bairro Brasília na Pç. Maurício Santos de Souza. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 87

Figura 92: Centro esportivo, Bairro Independência. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 88
Figura 93: Chácara das Araras (ao centro), voltada para represa construída sobre o córrego das Araras. Envoltas por plantações de café. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 88
Figura 94: Prática de caminhada no canteiro central da Avenida Teodolino. Foto: Autor, 2015.	p. 92
Figura 95: Detalhe da UP 01 sobre o centro efetivo. Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.	p. 99
Figura 96: Adjacências da Rua Rui Barbosa. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. ..	p. 100
Figura 97: Passeio dos edifícios de uso comercial da Rua Rui Barbosa. Foto: Autor, 2015.	p. 100
Figura 98: Avenida Teodolino, entre o centro efetivo e o Mercado Municipal. Foto: Autor, 2015.	p. 100
Figura 99: Ponto de transporte coletivo junto ao Mercado Municipal. Foto: Autor, 2015.	p. 100
Figura 100: Feira livre da Av. Joaquim Aníbal. Antiga estação ferroviária ao fundo. Foto: Autor, 2015.	p. 101
Figura 101: Transição entre UP 01 (à direita, acima) para UP 02 próximo à Av. Minas Gerais. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 101
Figura 102: Rua Afonso Pena a partir do Mercado Municipal (abaixo). Foto: Autor, 2015.	p. 102
Figura 103: Rua Virgílio de Melo Franco a partir da Av. Teodolino. Foto: Autor, 2015.	p. 102
Figura 104: Imediações da Pç. Padre Elói e Av. Padre Norberto. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 103
Figura 105: Avenida Nicolau Dorázio. Foto: Autor, 2015.	p. 103
Figura 106: Bairro Independência. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 104
Figura 107: Rua Augusto Carpanêda, Bairro Independência. Foto: Autor, 2015.	p. 105
Figura 108: Bairro Amorim. Eixos de centralidade: Rua Joaquim Barbosa (à esquerda) Av. Vereador Geraldo Teodoro (à direita). Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 105
Figura 109: Transição entre UP 02 e UP 04 – leito ferroviário erradicado e Av. Mato Grosso. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 105

Figura 110: Praça Coelho (resíduo viário triangular), relaciona-se com o eixo de centralidade da Rua Jaime Araújo, Bairro Santa Terezinha. Foto: Autor, 2015.	p. 105
Figura 111: Pç. Valdomiro Barbosa – transição entre UPs 03 e 04. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 106
Figura 112: Rua Guanabara, Bairro Amorim. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. .	p. 106
Figura 113: Rua Lourdes Rodrigues da Cunha x João Cascão, Bairro Novo Horizonte. Foto: Autor, 2015.	p. 106
Figura 114: Bairro São Sebastião. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 106
Figura 115: CHIS Ouro Verde, consolidado. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. ..	p. 108
Figura 116: Rua 3, Ouro Verde. Foto: Autor, 2015.	p. 108
Figura 117: CHIS Gutierrez, consolidado. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 108
Figura 118: Rua Crisântemo, Gutierrez. Foto: Autor, 2015.	p. 108
Figura 119: Detalhe da UP 05 sobre o CHIS Monte Moriá. Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.	p. 109
Figura 120: CHIS Monte Moriá, em consolidação. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 110
Figura 121: Rua 2, Monte Moriá. Foto: Autor, 2015.	p. 110
Figura 122: CRAS (Centro de Referência de Assistência Social). Foto: Autor, 2015.	p. 110
Figura 123: Passeio do perímetro externo da bacia de contenção pluvial. Foto: Autor, 2015.	p. 110
Figura 124: Loteamento Milenium – à esquerda, Av. Porto Alegre. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 112
Figura 125: Loteamento Aeroporto – ao centro, Av. Santos Dumont. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 112
Figura 126: Loteamento Sibipiruna - à esquerda, APP do Córrego Brejo Alegre. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 112
Figura 127: Loteamento Interlagos. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 112
Figura 128: Detalhe da UP 06 sobre o Loteamento Interlagos. Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.	p. 113
Figura 129: Praça Mário Nunes (em implantação) – composta por 4 fragmentos triangulares. Foto: Autor, 2015.	p. 114
Figura 130: Rua K, Interlagos. Foto: Autor, 2015.	p. 114
Figura 131: Prolongamento da Avenida Espírito Santo, Interlagos. Foto: Autor, 2015.	p. 114

Figura 132: Bacia de contenção pluvial próximo à APP. Foto: Autor, 2015.	p. 114
Figura 133: Loteamento Panorama. Foto: Google Earth, 2015.	p. 115
Figura 134: Rua Kelly Cardoso Silva, Panorama. Foto: Autor, 2015.	p. 115
Figura 135: Rua Abílio Ferreira, Panorama. Foto: Autor, 2015.	p. 115
Figura 136: Pátio ferroviário em uso – FCA. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. ..	p. 116
Figura 137: Av. Mato Grosso próximo ao cruzamento com a BR-050. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 117
Figura 138: LMG-748. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 117
Figura 139: BR-050. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 117
Figura 140: BR-050 e entorno urbanizado. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 117
Figura 141: Detalhe da UP 08 sobre o Distrito Industrial. Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.	p. 118
Figura 142: Avenida Pércio Perfeito, Distrito Industrial. Foto: Autor, 2015.	p. 119
Figura 143: Rua Rui de Paiva Lima, Distrito Industrial. Foto: Autor, 2015.	p. 119
Figura 144: Obras de duplicação da LMG-784, 2015. Foto: Autor, 2015.	p. 119
Figura 145: Ferrovia paralela à LMG-784. Foto: Autor, 2015.	p. 119
Figura 146: Vazio envolto de urbanização – bacias dos Córregos Brejo Alegre e Dâmasus. Foto: Google Earth, 2015.	p. 120
Figura 147: Glebas rurais às margens do Córrego das Araras. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 120
Figura 148: Glebas rurais localizadas à nordeste da mancha urbana – CHIS Portal dos Ipês, à esquerda. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 120
Figura 149: Pica-Pau Country Clube, junto à APP do Córrego dos Verdes. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 121
Figura 150: Clube Quero-Quero, junto à Mata do Desamparo. Foto: Clube Quero-Quero, s/d.	p. 121
Figura 151: Parque de Exposições Rondon Pacheco, Sede do 2º Batalhão Ferroviário e Cemitério Bom Jesus. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 122
Figura 152: Anexo do 2º Batalhão Ferroviário e Mata do Desamparo (à direita, acima), bairro Maria Eugênia. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013.	p. 122
Figura 153: Estação da EFG, atual Palácio dos Ferroviários (sic) sede da Prefeitura. Foto: Autor, 2015.	p. 124

Figura 154: Pista de skate implantada sobre a Praça Avelino Coutinho no Bairro Miranda (rotatória entre Avs. Minas Gerais e Espírito Santo), sem qualquer projeto paisagístico. Foto: QUAPÁ-SEL, 2013. p. 129

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolução populacional do município de Araguari por década e expectativa para 2020 (aproximações em milhares). Fonte: Barbosa (2008), Araújo (2009), FJP (2009). Org: Autor. p. 32

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Malha urbana – 1895. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 19

Mapa 2: Malha urbana – 1950. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 25

Mapa 3: Malha urbana – 1985. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 30

Mapa 4: Malha urbana – 2015. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 34

Mapa 5: Delineamento dos bairros, 2004. Fonte do mapa base: PMA. Adaptação: Autor, 2015. p. 36

Mapa 6: Padrões morfológicos e tecidos urbanos. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 45

Mapa 7: LUOS, 2007. Fonte do mapa base: PMA. Adaptação: Autor, 2015. p. 50

Mapa 8: Suporte físico-ambiental. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 57

Mapa 9: Densidade demográfica por setores censitários. Fonte: IBGE, 2010. p. 59

Mapa 10: Espaços livres privados intraquadra. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 56

Mapa 11: Centralidades. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 62

Mapa 12: Axialidade da malha urbana. Elaboração: Autor, programa XSPACE, 2015. p. 66

Mapa 13: Espaços livres públicos. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 68

Mapa 14: Unidades de Paisagem. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 94

Mapa 15: Possibilidades de intervenções - diretrizes. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: Autor, 2015. p. 123

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: O processo de urbanização em cada período. Elaboração: Autor, 2015. p. 35

Quadro 02: Agentes de produção da paisagem urbana e seus principais produtos, por categorias.. Elaboração: Autor, 2015. p. 41

Quadro 03: Síntese de padrões morfológicos. Elaboração: Autor, 2015. . p. 52

Quadro 04: Tipos de espaços livres de Araguari. Elaboração: Autor, 2015. p. 67

Quadro 05: Caracterização das Unidades de Paisagem. Elaboração: Autor, 2015. p. 95

Quadro 06: UPs relacionadas ao elemento morfológico estruturador e características predominantes. Elaboração: Autor, 2015. p. 97

Quadro 07: Síntese dos espaços livres na UP 01. Elaboração: Autor, 2015. p. 98

Quadro 08: Síntese dos espaços livres na UP 05. Elaboração: Autor, 2015. p. 107

Quadro 09: Síntese dos espaços livres na UP 06. Elaboração: Autor, 2015. p. 111

Quadro 10: Síntese dos espaços livres na UP 08. Elaboração: Autor, 2015. p. 116

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 – DA PAISAGEM À URBANIDADE	5
PAISAGEM, FORMA URBANA E SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES	5
URBANIDADE	7
CAPÍTULO 2 – O PROCESSO DE CONFIGURAÇÃO URBANA DE ARAGUARI	13
CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE	13
PERÍODOS HISTÓRICOS DE URBANIZAÇÃO	14
1º - DA FUNDAÇÃO A 1895: A ECONOMIA RURAL E A CHEGADA DA FERROVIA.....	15
2º - 1895 A 1950: A CIDADE FERROVIÁRIA.....	20
3º - 1950 A 1985: MODERNIZAÇÃO AGRÍCOLA	26
4º - 1985 AOS DIAS ATUAIS: CIDADE MÉDIA CONSOLIDADA	31
CAPÍTULO 3 – O PLANEJAMENTO E A GESTÃO DA PAISAGEM URBANA.....	39
AGENTES DE PRODUÇÃO DA PAISAGEM.....	39
FORMAS PROPOSTAS PELA LEGISLAÇÃO E FORMAS RESULTANTES	44
PADRÕES MORFOLÓGICOS IDEALIZADOS	44
PADRÕES MORFOLÓGICOS RESULTANTES	49
CAPÍTULO 4 – SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA.....	55
CONFIGURAÇÃO ESPACIAL	55
TIPOS E USOS DE ESPAÇOS LIVRES	67
ESPAÇOS LIVRES PRIVADOS	88
RELAÇÕES SISTÊMICAS DOS ESPAÇOS LIVRES.....	89
CAPÍTULO 5 – UNIDADES DE PAISAGEM DE ARAGUARI.....	93
UNIDADE DE PAISAGEM 01.....	98
UNIDADE DE PAISAGEM 05.....	107
UNIDADE DE PAISAGEM 06.....	111
UNIDADE DE PAISAGEM 08.....	116
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	125
REFERÊNCIAS	130

INTRODUÇÃO

Este trabalho teve início em 2013, oficialmente. No entanto, começou a ser pensado por volta de 2010. Em meados do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo a vivência urbana de Araguari, cidade natal do pesquisador, foi se clarificando enquanto possibilidade de investigação, ao mesmo tempo em que as bases teórico-conceituais se aprofundavam. A partir daí, o interesse pela análise do espaço público, pela forma urbana, por visionar oportunidades de projetos de qualificação, enfim, foi se configurando enquanto oportunidade real de pesquisa nos anos seguintes. “Dissecar” Araguari era o objetivo que norteou o novo passo acadêmico representado pelo Mestrado.

A oportunidade de pesquisa na Área do Paisagismo veio melhor guiar este objetivo, já que o interesse da análise teve o foco voltado para a paisagem, abrindo novas possibilidades e aproximando o olhar para questões do cotidiano urbano. Desse modo, mais importante do que ter a forma de Araguari “na palma da mão”, descritivamente, era preciso entender: por quê? Qual era o problema que a investigação propunha resolver?

É certo que um enfoque na dimensão descritiva de um objeto de estudo ainda pouquíssimo explorado por pesquisas promovidas pelo campo da Arquitetura e Urbanismo fez-se necessário, objetivando desde a apresentação da cidade à Instituição e em encontros científicos pelo país até a operacionalização da pesquisa, como coleta e organização das informações antes inexistentes.

O objetivo do trabalho ampliou-se, então, de entender como o sistema de espaços livres se organiza na cidade e em que medida estrutura sua forma urbana, para, também, entender a qualidade deste sistema para a apropriação pública e identificando, com isso possibilidades de projeto. Este é o problema central que se interessa investigar.

Considera-se que a compreensão material das inter-relações entre os espaços livres e a forma urbana, constituídas ao longo do processo de urbanização, é fundamental para o planejamento da paisagem urbana. A partir desta análise é possível contribuir para a proposição de políticas de planejamento que subsidiem a elaboração de projetos urbanos com qualidade, com ênfase na vida pública e que considerem as especificidades locais.

O trabalho analisa, então, a cidade de Araguari, uma “pequena cidade média” localizada na região do Triângulo Mineiro (MG), que abriga cerca de 116 mil pessoas e cuja base econômica é ligada a atividades do agronegócio – produção, processamento e logística. As cidades médias interioranas brasileiras vivem, no geral, um bom momento de desenvolvimento socioeconômico. Seria uma excelente chance aliar tal progresso à valorização de seus potenciais paisagísticos.

O olhar ao objeto empírico carregado de memória afetiva pode embaçar uma análise crítica. No entanto, ampara-se numa estrutura metodológica cuidadosa, proposta pela Rede Nacional de Pesquisa QUAPÁ-SEL (Quadro do Paisagismo no Brasil – Sistemas de Espaços Livres), que, acredita-se, possibilitou uma boa condução do trabalho.

A dissertação estrutura-se em seis capítulos apresentados a seguir.

O **capítulo 1** revisa, sinteticamente, os conceitos que balizam a pesquisa: paisagem, forma urbana, sistemas de espaços livres e urbanidade. Bem como são definidos quatro critérios que sustentam a análise de urbanidade, entendida como a qualidade do suporte urbano para a vida cotidiana: adequação, densidade, centralidade e conectividade.

O **capítulo 2** apresenta a cidade de Araguari, suas características de suporte biofísico e sociais, e a contextualiza na

região e no país enquanto cidade média contemporânea brasileira. Trata, além disso, de uma proposta de periodização histórica do processo de urbanização da cidade de acordo com o contexto político, social e econômico. Apresentam-se as principais transformações do tecido urbano e a inserção dos principais espaços livres públicos.

O **capítulo 3** aborda o panorama atual do planejamento e da gestão da paisagem urbana; seus agentes de produção, as formas propostas pela lei de uso e ocupação do solo e as formas resultantes em quatro áreas da cidade selecionadas devido às suas dinâmicas de transformação e representatividade: centro histórico-econômico-financeiro, loteamento Interlagos, conjunto habitacional de interesse social Monte Moria e Distrito Industrial.

O **capítulo 4** caracteriza o sistema de espaços livres públicos na constituição da forma urbana sobre seus principais aspectos: tipos, estrutura, distribuição, qualificação, tecido urbano, além de aspectos relevantes dos espaços livres privados. Avalia-se a qualidade do sistema a partir dos critérios de urbanidade apresentados no capítulo 1.

O **capítulo 5** aprofunda a leitura urbana por meio da análise de unidades de paisagem, áreas compostas por certa homogeneidade morfológica. São avaliadas suas características de forma e dinâmica, seus conflitos e suas potencialidades. Analisam-se como os critérios de urbanidade se comportam nas quatro áreas selecionadas no capítulo 3.

Por último, apresentam-se as **considerações finais** revisando sínteses dos capítulos anteriores e indicando as expectativas em relação ao futuro da paisagem da cidade.

01: Um momento da vida na periferia: meninos soltam pipa no gramado do canteiro central da Avenida Mato Grosso, bairro Goiás (página anterior).

02: BR-050 (São Paulo – Brasília) percorre o vale do rio Araguari – limite entre os municípios de Araguari e Uberlândia.

CAPÍTULO 1 – DA PAISAGEM À URBANIDADE

PAISAGEM, FORMA URBANA E SISTEMAS DE ESPAÇOS LIVRES

Este capítulo se desenvolve no entrelaçamento dos quatro termos que embasam conceitualmente a pesquisa: paisagem, forma urbana, sistemas de espaços livres e urbanidade.

O conceito de paisagem é amplo, interdisciplinar e sempre aberto a novos caminhos de críticas. Seu entendimento é intrincado, pois se relaciona diretamente à cultura, ao modo de ver o mundo e aos valores pessoais. Pretende-se neste estudo uma discussão do ponto de vista do Paisagismo, voltado para a paisagem urbana, melhor relacionando, assim, ao objeto e objetivos de trabalho.

Comumente se define a paisagem como sendo a “extensão de território que se abrange num lance de vista”¹. Nessa ideia valoriza-se a visão contemplativa à distância, associando-a a natureza e a questões ambientais. No entanto, paisagem, “mais do que espaço observado, trata-se do espaço vivenciado, da sensibilidade das pessoas com seu entorno”².

03: Um momento da vida no centro: prática de skate na pista de lazer da Praça Farid Nader.

¹ Dicionário Michaelis On-line. Disponível em: <www.michaelis.com.br>, consultado em: 03 out. 2015.

² SANDEVILLE JÚNIOR, Euler. Paisagem. *Paisagem e Ambiente: ensaios*. São Paulo, nº 20, p. 47–60, 2005. p. 53.

Estudar a paisagem exige, assim, vivenciá-la. Apreendê-la em sua materialidade significa “entendê-la como resultante da ação histórica dos homens em interação com a natureza, ou seja, como conformação em câmbio de processos naturais e humanos em um sítio”³.

Outro ponto em questão que se coloca sobre a definição da paisagem é a importância da experiência estética. Mesmo para uma abordagem analítica sobre a estrutura morfológica da paisagem, na qual “é possível estudar os espaços livres de uma cidade, suas especificidades, funções e integração num sistema” (às vezes muito próximas da descrição), o ato de senti-la é elementar.⁴

Viver para intervir. Desse modo, cabe ao arquiteto e urbanista investigá-la aprofundando na discussão do processo e do resultado das ações da humanidade sobre o espaço. Interessa ao olhar sua materialidade, mas também seu significado cultural.

Na paisagem urbana se expressam as limitações e os desejos da população em organizar os espaços para suas múltiplas atividades. É, portanto, resultado e participante dos processos que nela ocorrem.

As pessoas estão diretamente na paisagem, “são” na paisagem, dado que não só se movimentam nos espaços livres, como pedestres, ciclistas, motoristas e passageiros, dando vida às vias públicas, como também utilizam os espaços livres para os mais diversos fins, do lazer à manifestação pública.⁵

No processo de análise da paisagem, especialmente visando suas possibilidades propositivas, são observados todos os aspectos

morfológicos que a compõe, sejam quantitativos ou qualitativos. Tais aspectos de modo interligado caracterizam a forma urbana. Nesse sentido apoia-se no conceito de forma-conteúdo, que “une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social”⁶. Portanto, “a forma não é autônoma”, ela “desempenha a função ditada pelo presente, ou seja, pelas urgências da estrutura social do presente, que em movimento compreende a ideia de processo”⁷.

A forma urbana é resultado do crescimento físico, populacional e econômico das cidades, seu desenho e complexidade resultam da implantação de diferentes modelos urbanísticos ao longo da história, como o tecido irregular de influência colonial ou o tecido ortogonal racional (ou nem tanto), a constante transformação da área central, o surgimento de eixos de centralidade nas periferias, os equipamentos agroindustriais ao longo de estradas e ferrovias, e as áreas de preservação permanente em processo de envolvimento pela cidade.

A forma urbana tem nas edificações e nos espaços livres seus elementos estruturadores. Os espaços públicos (ruas, praças, parques, matas nativas, canteiros centrais...) e privados (jardins, quintais, recuos laterais às edificações...), “organizam e estruturam todos os espaços livres de um determinado recorte urbano”. Estes espaços estabelecem relações mais evidentes de conectividade, mas, também, de complementaridade e hierarquia. Do ponto de vista funcional, possuem múltiplos papéis, por vezes sobrepostos. Prestam-se à circulação, convívio, conforto, drenagem, memória urbana, entre

³ Ibidem, p. 54.

⁴ BARTALINI, Vladimir. Natureza, paisagem e cidade. *Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*. São Paulo, v. 20, n. 33, p. 36-48, 2013. p. 46.

⁵ QUEIROGA, Eugenio F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. 2012. 282 p. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) - FAUUSP, São Paulo, 2012. p. 211.

⁶ SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção* [1996]. São Paulo: Edusp, 2009. p. 103.

⁷ MACEDO, Silvio S. et al. Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II). *Paisagem e Ambiente: ensaios*. São Paulo, nº 30, p. 137-172, 2012. p. 142.

tantos outros. Estes espaços inter-relacionam-se dialeticamente definindo-os como um sistema, passível de modificações.⁸

Este sistema está em constante processo de transformação e adequação às novas demandas da sociedade (empresas, instituições e grupos sociais). O seu melhor atendimento às demandas cotidianas da sociedade vai depender das disponibilidades de recursos, dos padrões culturais existentes e das decisões políticas que podem levar a eventuais processos de qualificação de tais sistemas.⁹

Importante considerar que o conceito de sistema de espaços livres abrange um sentido maior do que sistema de áreas verdes, comumente entendido no meio técnico e acadêmico do país, que se baseia, apenas, na necessidade de provimento de espaços livres dotados de vegetação¹⁰. É indiscutível o papel dos espaços vegetados no ambiente urbano, mas se entende, igualmente, o valor dos espaços livres não vegetados para múltiplos usos e práticas sociais. Nem mais, nem menos importantes para a qualidade urbana, já que, juntos, compõem a diversidade do sistema.

Compreender as particularidades qualitativas do sistema de espaços livres está na questão central deste trabalho. Compreende-se a importância da qualidade espacial da cidade, e, inseridos neste aspecto, estão a distribuição, a diversificação de tipos, a contribuição ambiental, e, fundamentalmente, a seriedade da gestão do sistema.

A partir deste ponto de vista acredita-se que a análise do sistema de espaços livres na forma urbana se enriquece com o entendimento das condições espaciais que os espaços livres são capazes de oferecer para a sua apropriação, proporcionando o uso

adequado e a interação das pessoas. Isto é, o entendimento da urbanidade do sistema.

URBANIDADE

O conceito de urbanidade é relativamente recente e está diretamente relacionado à crise do movimento moderno na segunda metade do século XX, quando se passa a observar os problemas das cidades criadas a uma só vez, por projeto. Tais experiências resultaram em cidades marcadas pelo excesso de homogeneidade na arquitetura, no desenho urbano, no planejamento, e pela consolidação da segregação espacial das classes econômicas, ocasionando ausência de espontaneidade urbana e diversidade de experiências do ponto de vista social.

A partir desta constatação diversos autores se dedicaram ao tema. Aguiar (2012) organizou algumas das principais referências para a construção do conceito de urbanidade nos dias atuais, do modo que se acredita. São: Jane Jacobs, Kevin Lynch, Bill Hillier, Frederico de Holanda e Lineu Castello.

Um dos primeiros posicionamentos críticos acerca dos problemas da cidade e do urbanismo modernos veio de Jane Jacobs ([1961]2011)¹¹. Dentro do que é abordado, interessa-se pelos conceitos de diversidade e de vitalidade. O primeiro é algo que tem, além da dimensão social (diversidade de tipos humanos, tanto em termos econômicos quanto étnicos), uma dimensão arquitetônica (diversidade de tipos de edificação, de espaços públicos e atividades). Já o segundo relaciona-se com a animação, com os ruídos das pessoas nos lugares e resultante das suas atividades, a mistura de tipos humanos e arquitetônicos interagindo no espaço público. Ou seja, um conjunto de características que ela sintetiza da condição de

⁸ QUEIROGA, Eugenio F. et al. Notas gerais sobre os sistemas de espaços livres da cidade brasileira. In: CAMPOS, Ana Cecília A. et al (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens*. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 13.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

diversidade. Desse modo, ambas seriam qualidades codependentes, integrantes da condição de urbanidade sem os quais esta não pode existir.

Na mesma época, Kevin Lynch ([1960]1999)¹² propôs entender o espaço urbano como sendo o espaço onde os elementos móveis de uma cidade (suas pessoas e suas atividades) são tão importantes quanto as partes físicas. Interessa-se pelo conceito de legibilidade urbana e o modo como este está ligado ao de continuidade espacial. Lynch define legibilidade (ou clareza) como sendo a facilidade com que as partes da cidade podem ser reconhecidas e organizadas em um modelo coerente na percepção de um observador, onde a noção estrutural de um leito pavimentado conformando uma rede espacial seria a mais percebida. Assim, a capacidade de ler com clareza o espaço urbano (legibilidade) estaria condicionada, entre outras coisas, à conectividade de sua malha local na rede global da cidade (continuidade espacial), e que estes seriam elementos estruturantes do conceito de urbanidade no sentido de que quanto mais apreensível é um espaço para seu usuário, mais forte é a interação entre eles.

Aguiar não aborda em seu estudo outra obra relevante, e polêmica, de Lynch, publicada vinte anos após *A Imagem da Cidade*, intitulada *A Boa Forma da Cidade* ([1981]2012)¹³ que se considera relevante para o entendimento de urbanidade e para a tentativa de operacionalização de sua avaliação. Neste trabalho, Lynch procura estabelecer elementos físicos e psicológicos de construção da cidade a partir da percepção individual, relacionando valores humanos à forma dos aglomerados populacionais.

Para uma boa forma da cidade propôs-se que devem ser observados os aspectos de vitalidade (o grau em que a forma suporta

as funções vitais do ponto de vista biológico do ser humano), sentido (o grau em que a forma pode ser compreendida e mentalmente estruturada – semelhante à legibilidade urbana), adequação (o grau em que os espaços são capazes de atender aos comportamentos humanos), acesso (a capacidade de se alcançar pessoas, atividades e serviços), controle (o grau em que a utilização, criação e modificação são controladas – a gestão), eficiência (o custo da criação e manutenção da forma) e justiça (o modo como os benefícios e os custos ambientais se encontram distribuídos pelas pessoas).

O que faz com que uma cidade seja uma boa cidade? Esta foi a pergunta que Lynch se fez e tentou responder com a teoria normativa acima elencada. Anne Vernez Moudon¹⁴ critica afirmando que a questão é “retórica e um tanto tola”, “que uma cidade não é uma entidade que você pode perguntar o que é bom ou ruim sobre ela” e que é “impossível aplicar suas ideias na realidade de uma maneira operacional”.

Primeiro de tudo, de que cidade estamos falando? Seattle, Londrina, Tel-Aviv [ou Araguari], estas são cidades completamente diferentes. A mesma pessoa com a mesma quantidade de dinheiro poderia viver em Seattle ou Tel-Aviv de modos muito diferentes. Quais destas é a boa cidade para esta pessoa? Por quê? Vamos dizer que uma boa cidade é onde as pessoas gostam de viver, e esta seria uma simplificada definição. Mas tente fazer isso acontecer como profissional e você verá que não é nada fácil.¹⁵

¹² LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

¹³ LYNCH, Kevin. *A boa forma da cidade*. Lisboa: Edições 70, 2012.

¹⁴ É arquiteta paisagista, profª da Universidade de Washington, EUA. Coordena o Laboratório da Forma Urbana do Departamento de Arquitetura e Planejamento Urbano da UW. Foi presidente do ISUF – *International Seminar on Urban Form* (1997-2005).

¹⁵ ROSANELI, Alessandro F.; SHACH-PINSKY, Dalit. Anne Vernez Moudon. *Entrevista*, São Paulo, ano 10, n. 040.01, Vitruvius, 2009.

Moudon acredita que leitura de *A Boa Forma da Cidade* é inspiradora, mas romântica, já que “alimenta a persistente noção de que arquitetos e urbanistas podem mudar o mundo, em sonhar com nosso papel em projetar um bom lugar, ou uma boa cidade”.

No entanto, como questiona Rosaneli e Shach-Pinsly, Lynch teve a habilidade de pensar um conjunto de sensações que se pode perceber e, com isso, pode-se tentar desenhar melhor. Não é uma abordagem quantitativa, mas qualitativa para a questão urbana. “Se você não aplica isso para tentar desenhar ou construir melhores cidades como profissionais ou técnicos não há mais definição ou não há mais papel para estes profissionais.”

Contemporâneo à *A Boa Forma da Cidade*, Hillier et al (1983)¹⁶ entendem que a urbanidade está condicionada a três elementos (ou pilares): aos padrões espaciais (relacionados à condição de rede urbana), à vida espacial (relacionada à vitalidade do espaço público), e à vida social (relacionada à interação entre moradores e visitantes). Tais aspectos fazem parte de um conceito complexo denominado como Sintaxe Espacial. Interessa-se pela compreensão da relação entre as escalas local e global, na qual a vitalidade do espaço público está condicionada à qualidade da ligação deste espaço a uma rede de espaços, cuja afinidade entre as escalas é um dos elementos essenciais para a existência de urbanidade. Pode-se entender como a qualidade do sistema de espaços livres públicos.

Dois referenciais brasileiros se destacam na construção do conceito de urbanidade: Frederico de Holanda et al (2003)¹⁷ e Lineu Castello (2007)¹⁸. Os primeiros agregam às características locais e globais de Hillier a relação entre urbanidade e informalidade x

formalidade e sugerem que ambientes urbanos mais informais seriam capazes de apresentar maiores graus de urbanidade.

Holanda et al conceituam urbanidade como uma condição simultânea ao espaço físico e a comportamentos humanos e que se caracteriza pela otimização de espaços abertos em prol de ocupados (maior densidade de edificações), na existência do maior número de portas para lugares públicos (acessos) e na minimização dos espaços segregados, guetizados e becos sem saída. A presença ou não de urbanidade está ligada à apropriação do espaço público pelas pessoas, pelo equilíbrio entre cheios e vazios e à integração espacial decorrente do posicionamento do espaço no todo maior, na condição de rede.

Castello vê a urbanidade como uma qualidade típica e única do ambiente construído, uma qualificação vinculada à dinâmica das experiências existenciais, conferidas às pessoas pelo uso que fazem do ambiente urbano público, através da capacidade de intercâmbio e de comunicação de que está imbuído esse ambiente. A urbanidade é “algo essencialmente da forma urbana”, muito embora a dinâmica das experiências existenciais (ainda que subjetiva e dependente da cultura do observador) tenha muito a dizer na formulação da condição de urbanidade, simplesmente por ser ela, essa dinâmica subjetiva, um provável determinante da presença ou não das pessoas nos lugares. O conceito de urbanidade está, então, vinculado ao uso que as pessoas fazem do espaço urbano público, e às relações que estas pessoas estabelecem com outras em função da existência destes espaços.

Já Cocozza (2007)¹⁹ mostra um método de operacionalização da avaliação da urbanidade nos espaços livres apresentado o caso de Palmas (TO), a partir da hipótese: os lugares conformados nos limites entre o projeto urbano e os processos sociais são os principais promotores da urbanidade. Sua avaliação para as áreas selecionadas

¹⁶ HILLIER, Bill et al. Space Syntax: a different urban perspective. *Architecture Journal*, 4/London, 1983.

¹⁷ HOLANDA, Frederico et al. *Arquitetura e Urbanidade*. São Paulo: Pro-editores, 2003.

¹⁸ CASTELO, Lineu. *A Percepção de Lugar*. Porto Alegre: Ed. Propar/UFRGS, 2007.

¹⁹ COCOZZA, Glauco P. *Paisagem e urbanidade: os limites do projeto na conformação de lugares em Palmas*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), FAUUSP, 2007.

da cidade se dividem em duas formas, elaboradas principalmente partir de referências como Jacobs, Hillier, Holanda, Kohlsdorf²⁰ e Pesci²¹. A primeira refere-se a uma condição qualitativa (adjetiva), sinalizada pelas subcategorias: múltipla centralidade (focos de centralidades) e conectividade (entre centralidades). A segunda se refere a uma condição formal (substantiva), analisando as categorias: movimento e permanência no espaço (ênfatizando que vitalidade é diferente de urbanidade), relação entre espaço livre e construído (cheios e vazios), interface (entre espaços públicos e privados) e espaço verde (tipos e inter-relações).

Com base na análise destes autores sobre os princípios formadores do conceito de urbanidade e métodos de sua avaliação, pode-se entendê-la como uma condição socioespacial em que o espaço livre público é capaz de se oferecer enquanto elemento fundamental do meio físico-social adequado ao uso e à interação das pessoas. A urbanidade depende, em síntese, dos graus de diversidade social e de uso e ocupação do solo, da legibilidade, continuidade espacial e conectividade dos espaços com a rede urbana. Quanto melhor é a observação destes aspectos, maiores são as possibilidades de se criar um contexto urbano coeso. Consequentemente, maiores são os graus de urbanidade.

Para o trabalho que se apresenta, buscou-se sintetizar estes aspectos em quatro critérios que darão suporte à avaliação da urbanidade do sistema de espaços livres na escala da mancha urbana de Araguari, e, na sequência, na escala das unidades de paisagem. São estes:

Adequação

O critério surge da síntese dos aspectos elencados por Lynch ([1981] 2012), em especial dos aspectos adequação, vitalidade e

acesso. Busca-se entender a adequação do espaço livre ao corpo humano do ponto de vista do espaço construído, isto é, o suporte para o movimento e a permanência. Bem como aspectos de acesso (tempo e distância) aos espaços. Os espaços livres melhores apropriados são os mais adequados?

Densidade

Objetiva-se estudar a ocupação do solo e a relação entre o espaço construído e o espaço livre (cheios e vazios). O critério baseia-se na interpretação de Holanda *et al* (2003), que identifica a relação entre urbanidade e a otimização de espaços abertos em prol de ocupados (maior densidade de edificações). Os espaços livres melhores apropriados estão nas áreas mais adensadas construtivamente e populacionalmente?

Centralidade

O critério, procedente de Coccozza (2007), avalia o uso do solo para o entendimento das centralidades existentes, sejam nucleares (um centro comercial, um supermercado, entre outros), sejam lineares, como eixos de centralidade (subcentros). Busca identificar os atratores de movimentos. Os espaços livres melhores apropriados estão nas áreas de centralidades, ou se relacionam com elas? Quais espaços livres são centralidades por si só?

Conectividade

Derivado de Lynch ([1960] 2001), Hillier *et al* (1983), Holanda *et al* (2003) e Coccozza (2007), o critério avalia a conectividade entre os espaços livres, as centralidades e as moradias. Os espaços livres melhores apropriados são os mais inter-conectados?

²⁰ KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: UnB, 1996.

²¹ PESCI, Ruben. *La ciudad de la urbanidad*. Buenos Aires: Fundación CEPA, 1999.

04: Centro da cidade – Avenida Teodolino.

CAPÍTULO 2 – O PROCESSO DE CONFIGURAÇÃO URBANA DE ARAGUARI

CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE

O município de Araguari ocupa uma área de 2.774 km² na porção norte da região do Triângulo Mineiro²² (MG). Insere-se geograficamente no encontro dos vales dos rios Paranaíba e Araguari, na Chapada de Araguari. Encontra-se na região de transição de biomas, onde 52% de sua área é remanescente do Cerrado e 48% da Mata Atlântica. O clima do município é classificado como Tropical de Altitude e sua topografia é característica de planaltos (Bacia Sedimentar do Paraná), com uma altitude média de 921 m. A população atual, como já afirmado, é estimada em 116.000 habitantes (2015), com 94% localizados em área urbana, sendo a terceira maior cidade da região em população²³. A prestação de serviços e a atividade agroindustrial formam a base de sua economia (PIB R\$ 2,2 bilhões)²⁴. O município apresenta um IDHM relativamente elevado (0,773),

²² Região de planejamento definida pelo governo de Minas Gerais. Já o IBGE define mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, englobando as duas regiões de planejamento: Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

²³ O Triângulo Mineiro possui 1.540.000 habitantes, polarizado por Uberlândia mais três cidades médias distintas, contém somadas 80% da população: Uberlândia (662.000), Uberaba (322.000), Araguari (116.000) e Ituiutaba (103.000). Pode-se afirmar, no contexto mineiro, que é uma região populosa, porém pouco povoada. Fonte: IBGE, 2015 (Estimativas).

²⁴ Entre os 10 maiores contribuintes do município, 6 estão relacionados ao setor agroindustrial. ARAÚJO, Flávia A. V. (Re)configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG). Dissertação (Mestrado em Geografia), IG-UFU, Uberlândia, 2010, p. 182.

entretanto o médio Índice de Gini (0,47) indica ainda uma significativa disparidade de renda entre seus habitantes²⁵. Possui uma frota mediana de automóveis (31.982), média de 278 por mil habitantes; mas, o dado que chama atenção na cidade é a grande frota de motocicletas (17.162), média de 149 por mil habitantes, maior média da região²⁶.

05: Regiões do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas redes de cidades médias.

A infraestrutura de serviços de média complexidade, o porte econômico e os números populacionais que a cidade apresenta,

²⁵ Dados fornecidos pelo IBGE (2015) e PNUD Brasil (2013). <cod.ibge.gov.br/2323V>, <www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/araguari_mg> Consultados em: 18 set. 2015.

²⁶ DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) Disponível em: <www.denatran.gov.br/frota2015.htm> Consultado em: 19 out. 2015.

relacionados à dinâmica regional em que está inserida, a classifica como uma cidade média²⁷.

A forte relação de complementaridade com a cidade de Uberlândia, segunda maior cidade do estado, distante 30 km, inibe sua influência regional, se comparado a outras cidades de características semelhantes na região²⁸. Tal análise é evidenciada pelo estudo REGIC (Regiões de Influências das Cidades), que classifica Araguari como Centro de Zona B, caracterizada por cidade com atuação restrita à sua área imediata que exerce funções de gestão elementares; penúltimo item de classificação do estudo, acima apenas dos Centros Locais.²⁹

A dinâmica socioeconômica da cidade é fortemente guiada pelas atividades agropecuárias e seus derivados. A produção pecuária se destaca pela atividade granjeira de frangos e bovinos de corte, que abastecem os frigoríficos da cidade e região. Interessante que, na cidade, localiza-se o maior dos três frigoríficos de equídeos do país. Cerca de 99% da produção é exportada, especialmente para a Europa³⁰, já que não há a cultura de consumo deste tipo de carne no Brasil. Na atividade agrícola é destacada a produção de soja, milho, maracujá, tomate e café, principalmente. No processamento se destacam as indústrias de sucos de frutas, tomate, soja, arroz e café. A

²⁷ Amorim Filho; Rigotti e Campos (2007) classificam as cidades médias mineiras em três níveis, a partir de 39 variáveis. São: grande centro regional, cidades médias de nível superior e cidades médias propriamente ditas. Araguari é classificada como cidade média de nível superior, consideradas cidades que possuem entre 70 e 200 mil habitantes, com um dinamismo demográfico sustentado. Desenvolveram, paralelamente à indústria, dinâmicos setores de comércio e serviços. São, em síntese, cidades de estruturas já bem consolidadas e cujo crescimento futuro está assegurado.

²⁸ ARAÚJO, op. cit., p. 259.

²⁹ IBGE. REGIC – Regiões de Influências das Cidades – 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. p. 11

³⁰ CÉLIO, Amanda. *Carne de cavalo "made in" Araguari*. Revista Mercado, n. 51, 2012. Fonte: <www.revistamercado.com.br/destaques/carne-de-cavalo-made-in-araguari> Acessado em: 07 set. 2015.

atividade logística ferroviária, historicamente presente na cidade, como será mostrado, revigorou-se nos últimos anos.

Na cidade, além da exposição agropecuária anual em comemoração ao aniversário de emancipação da cidade no dia 28 de agosto, promove-se, também, a Fenicafé (Feira Nacional de Irrigação em Cafeicultura). O evento anual de caráter técnico-científico, de relevância nacional para o meio, é promovido pelas associações de produtores, com apoio dos governos municipal, estadual e federal.

A polarização exercida pela atividade agropecuária rebateu, obviamente, sobre a cultura, a política, as manifestações festivas sertanejas, os modos de vida da população, as maneiras de apropriação da paisagem e a história do processo de conformação da cidade e, por consequência, de seus espaços livres.

PERÍODOS HISTÓRICOS DE URBANIZAÇÃO

Para a análise do processo de urbanização parte-se do entendimento de que toda cidade possui uma forma singular que se relaciona com sua realidade (regional e local) socioeconômica, cultural e condições do suporte físico-ambientais, de modo que a forma resultante atual espelha a realidade de seu tempo, com seus conflitos, qualidades, limitações e potencialidades.³¹

Assim, importa investigar os aspectos biofísicos, socioeconômicos, as influências urbanísticas vigentes em cada período histórico identificado e os principais conflitos socioespaciais vividos durante a urbanização. Essa análise introduz a compreensão do processo de configuração do sistema de espaços livres, bem como as decisões e contextos nos quais o atual sistema se configurou.

³¹ GALENDER, Fany et al. Forma urbana e sistemas de espaços livres: entendimento da construção da paisagem urbana brasileira. In: *PNUM 2012*. Lisboa: ISCTE, 2012, p. 797-816. p. 803.

O nível da urbanização, o desenho urbano, as manifestações das carências da população são realidade a ser analisada à luz dos subprocessos econômicos, políticos e socioculturais, assim como das realizações técnicas e das modalidades de uso do território nos diversos momentos históricos. Os nexos que esses fatores mantêm em cada fase histórica devem permitir um primeiro esforço de periodização que deve iluminar o entendimento do processo.³²

Considera-se, desse modo, que o objeto de análise é o estado presente e que toda análise histórica sobre o espaço é o suporte à compreensão de sua produção³³. A sistematização permite compreender a produção do espaço urbano em quatro períodos históricos:

- 1º - da fundação a 1895:** a economia rural e a chegada da ferrovia;
- 2º - 1895 a 1950:** a cidade ferroviária;
- 3º - 1950 a 1985:** modernização agrícola e experimentações urbanísticas;
- 4º - 1985 a 2015:** cidade média consolidada.

1º - DA FUNDAÇÃO A 1895: A ECONOMIA RURAL E A CHEGADA DA FERROVIA

A ocupação colonial oficial da área onde hoje se localiza o município de Araguari ocorreu a partir de 1815, com a solicitação da sesmaria do Córrego Indaiá³⁴. A área, que pertencia ao termo³⁵ de

Araxá, vivia um contexto de migração de parte do excedente demográfico das regiões mineradoras centrais, estimulada após sua separação de Goiás e anexação a Minas Gerais, ocorrida em 1816, juntamente com o termo de Uberaba. Vale ressaltar que não existia, ainda, a conformação de uma unidade regional, nos modos que se entende o Triângulo Mineiro nos dias atuais.

A transferência, solicitada pelos criadores de gado de Araxá, foi justificada pela grande distância desta cidade à capital goiana Vila Boa (atual cidade de Goiás), o que dificultava o acesso à comarca. A busca por minérios foi importante no início da ocupação, no entanto, as fazendas de gado foram a principal forma pela qual os colonos se estenderam pela região. O caráter disperso da ocupação fazia com que as fazendas fossem muito grandes, devido ao baixo valor da terra, fato que refletiu na conformação da rede de núcleos urbanos mais distantes entre si, se comparado à região centro-sul do estado.³⁶

A fundação dos arraiais na região resultou, em todos os casos, de iniciativas das oligarquias rurais, pela formação de patrimônios religiosos. Um fazendeiro, ou grupo, doava uma área ao patrimônio de um santo. Sobre ele, esses vizinhos, organizados, erigiam uma capela, e tratavam de conseguir sobre ela a bênção da igreja, que significava o reconhecimento da existência do povoado pelas autoridades eclesiástico-estatais. A fundação de um arraial constituía a expressão da transição de um grupo disperso de colonos, ainda vivendo os primeiros e difíceis momentos da ocupação, geralmente isolados uns dos outros, para um grupo com laços de parentesco, cooperação e reciprocidade cada vez mais intensos.³⁷

³² SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira* [1993]. São Paulo: Edusp, 2013. p. 11.

³³ SANTOS, Milton. *Espaço e método* [1985]. São Paulo: Edusp, 2012. p. 32.

³⁴ MAMERI, Abdala. *Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari*. Araguari: ARTGRAF, 1988. p. 33.

³⁵ Circunscrição administrativa abaixo de comarca e acima de vila.

³⁶ LOURENÇO, Luís A. B. *A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)*. Uberlândia: EDUFU, 2005. p. 120.

³⁷ Ibidem, p. 281-282.

o6: Esquematisação da região e da rede urbana em meados do século XIX.

Os primeiros registros da capela que originou Araguari datam de 1823, erguida em devoção ao Senhor Bom Jesus da Cana Verde, a partir da qual se desenvolveu o arraial de nome Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre. Uma associação direta entre a religião, característica cultural, e o curso d'água que deu suporte a fixação da população naquele local. Os pioneiros migraram do povoado de Santana (atual Indianópolis), este, por sua vez, era influenciado por Diamantina da Bagagem (atual Estrela do Sul), estabelecendo-se, assim, a rede: Brejo Alegre – Santana – Bagagem – Araxá. A oeste do rio das Velhas (atual rio Araguari)³⁸ a região era polarizada por

³⁸ Para encerrar a ambiguidade toponímica com o rio das Velhas localizado na região leste de Minas Gerais, efetuou-se a renomeação do rio para Araguari, em referência ao município de Araguari. Entretanto, a medida gerou outra ambiguidade devido a existência de um rio de mesmo nome no estado do Amapá.

Uberaba, este rio exercia uma barreira física que dividia a polarização das duas cidades.

As primeiras construções do arraial concentraram-se voltadas para o adro da capela, implantado próximo à margem do córrego que deu nome ao povoado. Topograficamente acima da capela localizava-se o cemitério. O adro assumiu o papel de primeiro espaço livre público gerador do traçado inicial e, a partir dele, definiram-se as principais direções de crescimento urbano. A primeira via estabelecida foi a Rua Direita, que se desenvolveu em torno da mesma cota topográfica, paralela ao córrego, a fim de facilitar sua implantação e sua utilização. O fato de se desenvolver em nível tem como resultado seu caráter não retilíneo. No modelo urbano colonial brasileiro de influência portuguesa "as ruas tinham de ser tortas, na sua projeção horizontal, para poderem ser "direitas" no seu perfil".³⁹

Na margem oposta, alinhada à capela matriz, foi construída a capela de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito (os primeiros registros datam de 1864), mais simples em ornamentos e características construtivas, voltada para a população de origem escrava. Após a ocupação destes espaços iniciais, desenvolveram-se outras ruas paralelas à primeira via longitudinal (Rua Direita), e de outras travessas, perpendiculares a estas. Surge, então, mais uma via longitudinal a uma cota mais baixa (Rua do Brejo), mais próxima do fundo de vale, e outra via longitudinal a uma cota superior (Rua do Comércio). A cidadezinha expandiu-se lentamente até 1895, atendendo as características físicas do sítio, paralela ao curso d'água e explorando as particularidades topográficas para reforçar sua organização funcional e seus elementos estruturantes, resultando em traçado com menor rigor geométrico e estreito, a fim de atender as demandas locais de circulação da época. Como remanescente deste período resta um pequeno trecho da antiga Rua do Brejo, atual

³⁹ TEIXEIRA, Manuel. *A construção da cidade brasileira*. Lisboa: Horizonte, 2004. p. 30.

Aurélio de Oliveira. O córrego Brejo Alegre não se configurou como barreira física, mas simbólica, já que dividia a cidade predominantemente dos “ricos” (igreja Matriz), da cidade dos “pobres” (igreja do Rosário), podendo ser entendido como condição fundamental para a existência e estruturação do núcleo urbano inicial.

07: Recorte da malha urbana do núcleo inicial.

A atuação do poder público que mais se aproximou de um planejamento urbano foi a criação do cargo de “alinhador”, pela Câmara Municipal, em 1884. Sua função era fiscalizar o alinhamento das construções voltadas para as vias, garantindo assim a continuidade destas, como também a demarcação de novas vias

quando necessário⁴⁰. Apesar de não seguir projeto predefinido, é possível identificar a ideia de plano que parte das particularidades geográficas e tira partido delas, seja para destacar os edifícios religiosos ou manter a ocupação urbana próxima ao curso d’água.

Cabe destacar que neste período, no ano de 1889, foi aprovada e demarcada a área que foi o primeiro parque urbano propriamente dito da cidade, o “Capão do Mato”, atual “Bosque John Kennedy”. A qualificação e abertura ao público desta reserva florestal somente ocorreu em 1925.

O termo “Sertão da Farinha Podre”, usado para designar a região do termo de Uberaba, começou a cair em desuso na década de 1880. Foram os jornais da cidade que primeiro usaram a denominação “Triângulo Mineiro”. O abandono do termo considerado pejorativo seguiu-se a adoção, pelos membros da elite, de um nome que evocava modernidade: uma figura geométrica, ou seja, algo retilíneo, exato. O novo nome surgiu na transição para a república, quando havia pressa em civilizar o país, livrando-o das toponímias religiosas ou rústicas, e substituindo-as por outras que evocassem ordem e progresso.⁴¹

Nesse contexto, em 1888 foi aprovada a emancipação da vila de Brejo Alegre do município de Bagagem. Entretanto:

Na sessão de 5 de agosto, por motivos que nos escapam, o Deputado Severino de Resende Navarro propôs uma emenda ao decreto, no seguinte teor: Onde se diz – à categoria de cidade – acrescente-se com o nome de cidade de Araguay – e o mais como se acha redigido.⁴²

⁴⁰ MAMERI, op. cit., p. 36.

⁴¹ LOURENÇO, Luís A. B. 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. p. 45.

⁴² NAVES, Consuelo F. M.; RIOS, Gilma M. (Coords.) 1888 - 1988. Araguaari: cem anos de dados e fatos. Araguaari: FUNEC/PMA, 1988. p. 19.

A mudança de topônimo de Brejo Alegre para Araguay⁴³ não foi justificada, e até os dias atuais esta questão da historiografia local não foi esclarecida. Dentre as versões existentes, entende-se que a mais plausível seja uma homenagem ao militar José Maria Wandenkolk, que recebeu em 1873, de D. Pedro II, o título de Barão de Araguay. Mas não se sabe ainda qual relação o militar teve com a cidade (se teve).

No meio das transformações regionais e locais do entre-séculos XIX-XX, como a instalação da luz elétrica e telefonia, certamente a inserção da ferrovia se destaca como transformadora da paisagem. A chegada da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, entre 1888 e 1897, acelerou a velocidade dos deslocamentos e intensificou a integração entre as duas regiões antes polarizadas por Uberaba e Araxá. Criada em 1872 e sediada em Campinas (SP), a Mogiana tinha como plano inicial estender-se até a região cafeeira de Ribeirão Preto. Entretanto, conjunturas econômicas favoráveis estimularam a transposição do rio Grande em direção ao Triângulo Mineiro.

Em 1887 a direção da empresa assinou um contrato com o governo de Minas Gerais para se estender em direção a Uberaba. Desse modo, a expansão ferroviária pelo Triângulo Mineiro não resultou de determinações internas, mas das transformações econômicas e sociais que ocorriam em São Paulo. No ano seguinte, estendeu seu projeto de expansão para a cidade goiana de Catalão, passando por São Pedro do Uberabinha (atual Uberlândia) e Araguari. Entretanto, ao chegar a Araguari em 1896, mudanças no panorama econômico da empresa interromperam a continuidade de expansão, colocando a cidade “ponta de linha” na região.

A partir de então, a cidade foi “capturada” pelo Triângulo Mineiro. Ligada economicamente a Bagagem e Araxá, por razões

⁴³ A partir de 1941 a escrita mudou para Araguari.

históricas e pela centralidade exercida por aquelas duas cidades, aproximou-se de Uberaba e da província de São Paulo, graças aos trilhos. O rio das Velhas (atual rio Araguari) deixava de limitar o Triângulo Mineiro.⁴⁴

Em 1900 Araguari alcançou 11 mil habitantes⁴⁵. Sem fotografias deste período, é válido recorrer à descrição da cidade feita por Augusta de Faro Fleury Curado no ano de 1896, que viajou do Rio de Janeiro à Vila Boa:

É uma cidadezinha ainda nova; as casas são todas de telha *à vent*; não há um sobrado. A igreja data dos tempos coloniais. [...] No centro da cidade corre um riacho, que a divide em duas partes: de um lado tem nome de Goiás, e do outro, de Minas. A cadeia é velha e se assemelha a uma casa de banhos. O povo é bom e muito agradável. O comércio pequeno; há uma padaria, uma sapataria, duas farmácias e algumas casas de comércio. Venta sem cessar e a poeira é horrível! Um pó vermelho e pegajoso.

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem a barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem partes com o diabo”... Houve mesas de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeiras. Quando porém, ele apitou, foi uma correria por alí a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante cousa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E enquanto isso, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. Passamos vinte dias em Araguari e de lá trouxemos saudades, pois Alfredo e Mariquinha não podiam ser mais amáveis e nos trataram com a maior amizade.⁴⁶

⁴⁴ LOURENÇO, 2010, op. cit., p. 105.

⁴⁵ BARBOSA, Fábio M. T. *Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari-MG* (1896-1978). Dissertação (Mestrado em Geografia). IG-UFF, Niterói, 2008. p. 40.

⁴⁶ GODOY, Maria P. F. *Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896: A viagem era assim*. Belo Horizonte: Velloso, 1961, p. 38

2º - 1895 A 1950: A CIDADE FERROVIÁRIA

Se até o final da década de 1880 a região mantinha ligações comerciais igualmente importantes tanto com o centro de Minas Gerais (via Araxá) quanto com São Paulo (via Uberaba), com a instalação da ferrovia, a região assumiu definitivamente a condição de periferia ligada à São Paulo, fornecedora de produtos primários que contribuía para o abastecimento daquele polo em processo de industrialização. Como exemplo: “o transporte de gado até a capital paulista se fazia em apenas três dias, enquanto as antigas comitivas levavam quase um mês”⁴⁷.

Voltando o olhar para o sistema ferroviário mineiro, o seu desenvolvimento no final do século XIX concentrava-se nas regiões consolidadas do centro-sul do estado, sem planos eminentes para atingir outras regiões. Não havia para Minas Gerais um plano de integração regional e fortalecimento da integridade do território. As empresas ferroviárias no país expandiam-se conforme interesses político-econômicos e não mediante um planejamento governamental⁴⁸. Assim, a Mogiana antecipou-se à dinâmica de expansão ferroviária mineira, e apropriou-se do potencial econômico latente do Triângulo Mineiro.

O projeto para ligar São Paulo à Goiás por ferrovia, abandonado pela Mogiana em 1896, foi retomado dez anos depois, em 1906. O investimento era colocado como emergencial para Goiás. “A precariedade das velhas estradas de rodagem e a insuficiência dos rios navegáveis já entravava o desenvolvimento que então se pronunciava na antiga Província de Goiás”⁴⁹. Foi então criada a

empresa privada EFG (Estrada de Ferro Goiás), com sede em Araguari, para construir a linha e explorá-la. O objetivo era dotar o estado de vias férreas entre suas regiões norte e sul, ligando-o aos portos do sudeste por meio da conexão com outras ferrovias. Como a ferrovia mais próxima de Goiás encontrava-se em Araguari e, sem perspectivas de expansão, o projeto teve seu ponto de partida deslocado para o território mineiro. O plano previa a ligação Araguari-Vila Boa. O primeiro trecho Araguari - Roncador (município de Pires do Rio-GO) foi inaugurado em 1913, estabelecendo, assim, o entreposto comercial entre as linhas da Mogiana e EFG. Araguari se tornou a primeira ligação ferroviária entre centro-oeste e sudeste brasileiro. Já na década de 30 a cidade conectou-se a Belo Horizonte com a inauguração do ramal da EFOM (Estrada de Ferro Oeste de Minas), proveniente de Patrocínio.

A chegada da modernidade à região, representada principalmente pela ferrovia, logo repercutiu sobre as técnicas de produção, a arquitetura e a urbanização. Em Araguari o estabelecimento do sistema ferroviário refletiu diretamente na necessidade de um ordenamento territorial, capaz de dar suporte ao crescimento urbano vislumbrado e se contrapor a estrutura colonial existente.

Nas últimas duas décadas do século XIX, ocorreu, no Brasil, o que Murilo Marx chamou de laicização do espaço urbano: a racionalidade econômica e política substituiu a religiosa e pessoal, num processo comum a todo o território nacional. [...] A perda da centralidade do sagrado foi parte desse processo, pois a monumentalidade dos edifícios do Poder Público, ladeando praças laicas, ocupou o lugar dos antigos adros em torno dos templos católicos. Surgiu um urbanismo fundamentado nas ideias

⁴⁷ BARBOSA, op. cit., p. 106-107.

⁴⁸ BATISTA, Felipe A.; BARBOSA, Lidiany S.; GODOY, Marcelo M. *Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história da Era Ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. p.10.

⁴⁹ BARBOSA, op. cit., p. 81.

higienistas, na racionalidade da circulação e da terra urbana transformada em valor.⁵⁰

Desde a instalação das empresas ferroviárias em Araguari, foi intensa a relação delas com o poder municipal. Sobretudo, no que tange ao ordenamento espacial da cidade. Com a chegada da Mogiana, os administradores públicos delegaram ao engenheiro desta companhia ferroviária – portanto à iniciativa privada – a elaboração do plano de expansão da cidade.⁵¹

Este engenheiro foi Achilles Vidulich⁵², responsável pelo trecho entre Uberabinha – Araguari. O plano ordenava a expansão urbana em quadras com dimensões em média 100x100m, e propunha uma costura da malha inicial da cidade com uma malha ortogonal dotada de vias generosas, que situou o sistema ferroviário no centro geográfico do espaço urbano. Esta malha era contornada por quatro avenidas que fariam as ligações norte, sul, leste e oeste da cidade, constituindo-se em um contorno viário que possibilitaria melhor estruturar seu crescimento futuro (avenidas Mato Grosso, Bahia, Minas Gerais e São Paulo, respectivamente).

Apesar de o plano de expansão urbana de Araguari ter uma preocupação basicamente viária e de parcelamento da terra, não se isentou das questões urbanísticas quando pré-determinou quadras específicas para a implantação de praças (espaçadas em torno de três quadras umas das outras) e evidenciou, também, uma preocupação

sanitarista quando facilitou a circulação de ar, a entrada de luz solar e assentou a malha sobre a bacia do córrego existente, direcionando para este todo o escoamento pluvial e de esgoto, já indiciando que seu futuro seria a canalização como medida higienista.

o8: Planta de Araguari - 1948.

⁵⁰ LOURENÇO, 2010, op. cit., p. 239.

⁵¹ BARBOSA, op. cit., p. 76.

⁵² Achilles Camillo Joseph Maria Vidulich nasceu em Mali Losjin (Lussinpiccolo), Croácia, em 1863, ainda Império Austro-Húngaro. Kursou engenharia naval na Scuola Nautica in Lussinpiccolo. Imigrou-se para a Argentina e logo em seguida para o Brasil, onde foi contratado pela Cia. Mogiana. Fixou-se em Ribeirão Preto e foi responsável por projetos e obras de trechos ferroviários a partir daquela região. Esteve relacionado à criação das cidades paulistas de São Joaquim da Barra, Guará e Igarapava, ao longo da "alta Mogiana". Após deixar a empresa mudou-se para Santos onde trabalhou no ramo da construção civil até seu falecimento em 1929. Fonte: LOPEZ, Maria Alice A. [Entrevista concedida ao autor] 14 ago. 2014.

Muitos pontos foram alterados e partes da malha ortogonal e do plano de avenidas não foram executadas, perdendo-se, assim, a ideia de contorno viário proposto (integralmente executadas apenas as avenidas Mato Grosso⁵³ e Minas Gerais). O Arquivo Público Municipal não tem documentos cartográficos desta data, somente informações sobre a ata de sua aprovação – Lei nº 11 de 1895. O mapa disponível que mais se aproxima deste é a “Planta Geral de Cidade de Araguari”, de 1948 (figura 08).

O projeto de Vidulich para Araguari, mesmo em sua escala modesta, ilustra a racionalização das intervenções de ocupação territorial no Brasil naquele período, não só nas principais cidades do país, mas também em cidades do interior, vistas como vetores de urbanização num país ainda de regiões quase inexploradas. Sua contemporaneidade com o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (elaborado entre 1894 e 1897 e considerado a primeira experiência brasileira de planificação urbana em grande escala), mostra o credenciamento técnico dos engenheiros da Mogiana para a modernização das cidades que se instalavam. Foi fundamental no início do período republicano a negação das estruturas coloniais e a imposição da técnica, representada pela ferrovia e pela racionalização do crescimento urbano.

A elaboração de um plano de expansão urbana pela empresa na região do Triângulo Mineiro não foi exclusiva à Araguari. Em Uberabinha (Uberlândia a partir de 1929) o engenheiro John Mellor⁵⁴ elaborou na mesma época, uma malha, ligando o núcleo inicial da cidade à estação ferroviária e centralizada por uma praça (atual Pç. Tubal Vilela). Entretanto, em uma área bem menor do que o caso de

Araguari. Extensões urbanas como estas foram práticas comuns em núcleos urbanos localizados sobre vertentes de cursos d’água que foram cruzados por ferrovias, normalmente implantadas em cotas mais altas.

Nas primeiras décadas do século XX os espaços livres públicos centrais foram sendo qualificados, paulatinamente, em paralelo ao calçamento das principais ruas com paralelepípedos. O primeiro a receber investimentos foi o antigo largo dos Protestantes (atual Pç. Manoel Bonito), com jardim e coreto projetado pelo artista plástico Jorlano Spotto, em 1924, renomeado Jardim Público João Pessoa (figuras 09 e 10). Tal fato evidencia um primeiro deslocamento do centro comercial da cidade, do largo da Matriz, para o citado espaço. Na sequência, em 1927 foi qualificada a Praça da Consolação (atual Getúlio Vargas). Já em 1938 a prefeitura encomendou ao paisagista sediado em Belo Horizonte, Júlio Steinmetz, projetos para o remodelamento das referidas praças e para a Avenida Tiradentes, em estilo eclético (figura 11).⁵⁵

Os primeiros equipamentos públicos de destaque na mancha urbana foram o Aeroporto, em 1932 e o Jôquei Clube (atual Parque de Exposições), em 1943. O funcionamento dos primeiros equipamentos de uso coletivo da cidade iniciou-se em 1908, com a criação do Clube Recreativo de Araguay, já em 1918 foi fundado o Operário Esporte Clube.⁵⁶

Outro aspecto relevante a respeito da história dos espaços livres no processo de conformação da cidade foi a definição do abastecimento de água da cidade por poços artesianos, em 1948. Para a instalação destes poços, foram reservadas áreas públicas distribuídas pelas cotas altas da cidade, sendo a primeira localizada no

⁵³ Devido às homenagens promovidas pela Câmara Municipal, a Av. Mato Grosso até 2015 já assume quatro denominações ao longo dos seus 7,7 km de extensão: Cel. Belchior de Godoy, Mato Grosso, Theodoretto Veloso de Carvalho e Hugo Dorázio. Neste trabalho será considerada a denominação original, Avenida Mato Grosso.

⁵⁴ LOURENÇO, 2010, op. cit., p. 242.

⁵⁵ PEIXOTO, Juscélia A.; VIEIRA, Aparecida G. C. *Araguari e sua história*. Goiânia: Kelps, 2013.

⁵⁶ PEIXOTO; VIEIRA, op. cit., p.203.

atual bairro Industriários, conhecida simplesmente como Caixa d'Água.

Em 1923 foi definido por lei um primeiro zoneamento da cidade. Zona Especial: principais ruas da área central. Zona Urbana: a área definida pelo perímetro das avenidas projetadas em 1896 por Vidulich. Zona Suburbana: área além destas avenidas.⁵⁷

Pode-se afirmar que na primeira metade do século XX existia na cidade um crescimento dentro do espaço “planejado”, e um crescimento no espaço “não planejado”. É sabido da existência das vilas Amorim e Lagoa Seca, que possuíam uma ocupação improvisada ao longo da estrada do Pau Furado, principal acesso da cidade naquele momento. O não cadastramento de seus traçados no mapa de 1944 representa a falta de reconhecimento destas porções como parte da cidade legal, o que resultou em malhas irregulares. Na atualidade a vila Amorim insere-se no bairro de mesmo nome, e continua sendo a principal área de entrada da cidade, pela BR-050. A vila Lagoa Seca agrega-se ao bairro Novo Horizonte, um dos bairros mais carentes da cidade.

Este período foi de grande crescimento econômico e populacional para a cidade que exerceu, especialmente até a década de 40, relativa influência regional. Naquele momento, Uberaba, distante 140 km, ainda polarizava a região. Araguari chegou a 1950 com 43 mil habitantes⁵⁸. As figuras 12, 13 e 14 apresentam as primeiras vistas aéreas da cidade.

10: Jardim Público João Pessoa (atual Praça Manoel Bonito), entre os anos 20 e 30. (ao lado)

⁵⁷ Artigo 86 da lei nº 271 de 1923 apud BARBOSA, op. cit., p. 100.

⁵⁸ BARBOSA, op. cit., p. 42.

09: Jardim Público João Pessoa (atual Praça Manoel Bonito), recém inaugurado na década de 1920. (acima)

11: 1938: avenida Tiradentes.

13: Década de 30. Ao centro: córrego Brejo Alegre. À esquerda: adro da Matriz. Abaixo: Praça do Rosário.

12: Década de 30. Ao centro: área central. Observa-se uma ocupação predominantemente frontal em lotes de grande área.

14: 1944. Ao centro, abaixo: pátio da EFG. Ao centro, à direita: pátio da Mogiana. À esquerda: avenida Mato Grosso. Acima, à direita: vila Amorim.

3º - 1950 A 1985: MODERNIZAÇÃO AGRÍCOLA

Acredita-se que na década de 1950 teve início a implantação de um loteamento com traçado diferente do indicado no mapa de 1944. A partir daí, iniciou-se uma série de descon siderações ao plano de expansão urbana, causada pela falta de controle do crescimento urbano, especialmente na área além-trilhos à oeste. De forma geral, a ocupação da periferia de Araguari foi caracterizada pela implantação de loteamentos retangulares, facilitados pela baixa declividade topográfica, ocupações irregulares, implantação alguns grandes equipamentos urbanos (áreas militares e pátios ferroviários) e especulação de grandes glebas. Como resultado, tem-se a conformação de um espaço periférico com baixa coesão e áreas rarefeitas. Nestes loteamentos, muitas vezes o único espaço público é a rua, já que parte deles foi implantada antes da lei Federal 6766/79.

A economia do município, fortemente ligada à logística ferroviária, sofreu um grande impacto com a transferência da sede administrativa da EFG para Goiânia, em 1954⁵⁹, permanecendo as atividades de serviço. Em 1937 a recém-construída cidade tornou-se a nova capital do estado, mas as obras de expansão ferroviária até lá foram concluídas somente em 1950. A partir daí, é compreensível que a classe político-econômica goianiense ansiasse pela transferência da sede da empresa.

Ressalta-se que nas instalações da EFG em Araguari funcionavam, além de armazéns e oficinas, importantes infraestruturas de suporte aos funcionários, como vila operária, escola primária, escola técnica, hospital, cooperativa e clube recreativo. Sendo o complexo ferroviário da EFG em Araguari um dos remanescentes mais significativos do estado. A transferência da sede

administrativa levou para Goiânia dezenas de famílias de classe média, gerando um impacto considerável na dinâmica socioeconômica da cidade.

A conjuntura nacional desfavorável ao setor ferroviário resultou na encampação de várias companhias pelo governo federal, dentre elas a EFG, criando a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) em 1957. Em São Paulo, as antigas redes ferroviárias privadas foram unificadas pela FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.). Interessante, que, nesse momento, o patrimônio da Mogiana no Triângulo Mineiro ficou sob responsabilidade da FEPASA.

Dentro deste contexto histórico foi marcante, também, a construção de Brasília e da BR 050 a partir de 1956. Na região, favoreceu a consolidação de Uberlândia como polo regional, dado a sua posição estratégica e, fundamentalmente, sua força político-econômica. Em Araguari, tais obras impactaram na produção de materiais de construção, na migração de mão-de-obra especializada e, além disso, na instalação de uma unidade militar de engenharia e construção, o 2º Batalhão Ferroviário, tendo como primeira missão executar a ligação ferroviária até a nova capital federal. A instalação do 2º B.F. foi notável para a economia da cidade, de certa forma, compensando o impacto que teve a saída da sede da EFG.

A criação do Sindicato Rural em 1965 marcou a organização dos produtores rurais em busca de um maior desenvolvimento do setor. O Sindicato contribuiu, em conjunto com as associações de produtores e a administração pública, para a modernização e a diversificação agrícola a partir desta década. É início do período técnico-científico-informacional, “marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização”⁶⁰.

⁵⁹ CAMPOS JÚNIOR, Paulo B. *A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia: 1954*. Dissertação (Mestrado em História), FCHF-UFG, Goiânia, 1998.

⁶⁰ SANTOS [1993]2013, op. cit., p. 38.

Este progresso foi vivenciado em todo o Cerrado, imensa fronteira agrícola, amparado pelo desenvolvimento técnico-científico promovido especialmente após a criação da EMBRAPA (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária), em 1973. Em Araguari teve impacto a introdução e o incentivo ao cultivo especialmente de maracujá, café e, posteriormente, tomate. Foram incentivadas pelo poder público, também, as instalações de agroindústrias, de maior relevância as indústrias de sucos Maguary (1975) e Dafruta (1980)⁶¹.

Como na cidade não havia área específica para instalações industriais, já que o Distrito Industrial seria criado somente em 1982, tais indústrias foram implantadas em áreas ligadas à Mogiana, nas antigas bordas ferroviárias. Inclusive, no caso da Dafruta, aproveitando-se de um dos armazéns que se utilizavam da ferrovia.

O sistema ferroviário da empresa havia sido desativado na década de 70 e demolido em 1980, devido ao fato de que nos anos 60 a RFFSA havia implantado um novo sistema nas bordas urbanas. Na antiga faixa de domínio da Mogiana foi construída a avenida Batalhão Mauá e o pátio foi parcelado e entregue ao mercado imobiliário⁶². Daquele período resta a praça frontal à estação, Pç. da Constituição (figura 15). Já sistema ferroviário da EFG foi mantido (pátio e trilhos em área urbana), dado que suas grandes oficinas ainda eram eventualmente utilizadas pela RFFSA (figura 16). Em 1989 o pátio foi tombado pelo município e em 2008 pelo IEPHA (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais). Em 2012 os trilhos remanescentes foram tombados pelo município.

⁶¹ As duas fábricas de Araguari são responsáveis somadas por cerca de 70% dos sucos concentrados produzidos no Brasil. Fonte: MACIEL, Alice. *Ebba: fábricas serão ampliadas*. Disponível em: <www.abgroup.com.br/antigo/httpdocs/mercado_ebba_ampl.htm> Acessado em 14 set. 2015.

⁶² SOUZA, Alexandre J. C.; SOARES, B. R. A demolição do conjunto da estação da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari-MG: decadência ferroviária e aspirações urbanizadoras. *Observatorium*, v. 2, n. 5, p. 64-87, 2010.

15: Praça da Constituição e estação desativada da Cia. Mogiana, anos 60.

16: Praça Gaioso Neves e estação da Estrada de Ferro Goiás, anos 50.

Na segunda metade do século XX duas experimentações urbanísticas executadas na periferia da cidade merecem destaque: a Vila Paraíso e a Vila Gutierrez⁶³. A COHAB Vila Paraíso foi implantada em 1965 através de financiamento do BNH - Banco Nacional de Habitação. Sua morfologia remete à unidade de vizinhança, dotada de vias locais extremamente estreitas, com 6m e as vias de acesso com 10 m de largura e espaços livres de convívio e lazer pulverizados em 6 pequenas praças, totalizando 11% de área livre para recreação. Como ponto crítico observa-se o rompimento do traçado da vila com a malha do entorno, prejudicando sua costura com a cidade.

A Vila Gutierrez, de 1980, foi implantada pela CEMIG (Companhia Energética de Minas Gerais) em função da construção da Usina Hidrelétrica de Emborcação, no rio Paranaíba. As principais características são as vias com 10m de largura que terminam em *cul de sac's* e a abundância de áreas livres de recreação e lazer totalizando 32% da área do loteamento. Entretanto, com o passar do tempo a população não assimilou a proposta e a Prefeitura Municipal a descaracterizou, adaptando o traçado próximo ao convencional.

Os principais espaços livres centrais foram remodelados a partir da década de 60, sob influência do desenho moderno que se difundia pelo país. Os primeiros foram as praças Manoel Bonito (figura 17) e Getúlio Vargas, em 1966, projetadas pelo arquiteto sediado em Uberlândia, João Jorge Coury⁶⁴. O antigo Capão do Mato, depois nomeado Parque Siqueira Campos foi renomeado Bosque John Kennedy em 1965 e remodelado em 1971, com projeto elaborado pelo

arquiteto Fued Dib⁶⁵ (figura 18). Nesta década foi fundado o principal clube privado da cidade, o Pica-Pau Country Club.

As transformações sobre o córrego Brejo Alegre ocorreram a partir de 1957, com o projeto de sua retificação e construção da avenida Brasil (atual Teodolino⁶⁶) em suas margens, elaborado pelo engenheiro Alex Simeck (trecho avenida Bahia – Rua Lindolfo Rodrigues da Cunha). A obra refletiu o contexto higienista vivenciado pelas cidades brasileiras desde o início do século, regulamentado, em Araguari, a partir do Código de Postura Municipal de 1950.

Neste período o Brasil se torna eminentemente urbano. Em Araguari, o crescimento foi de 33% na década de 70, no qual a população saltou de 63 mil habitantes em 1970 para 84 mil em 1980. O crescimento da cidade foi estimulado pela migração de habitantes de pequenos municípios vizinhos em busca de melhores oportunidades de emprego e melhoria da qualidade de vida, bem como de sulistas, especialmente paranaenses, dispostos a adquirir terras ainda baratas e investir especialmente na cafeicultura.

⁶³ CORRÊA, Michelle S. *Reabilitação da rua através do desenho urbano*. Monografia (graduação em Arquitetura e Urbanismo), FAUeD-UFU, 2013.

⁶⁴ GUERRA, Maria Eliza A. *As praças modernas de João Jorge Coury no Triângulo Mineiro*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), EESC – USP, São Carlos, 1998.

⁶⁵ PEIXOTO; VIEIRA, op. cit., p. 427.

⁶⁶ Avenida Coronel Teodolino Pereira Araújo, neste trabalho, será adotado o nome usualmente conhecido, apenas Avenida Teodolino.

17: 1966: nova Praça Manoel Bonito.

18: 1971: área interna ao Bosque John Kennedy.

19: Início da década de 80: Córrego Brejo Alegre canalizado.

20: Anos 60. Ao centro, acima: instalações do 2º Batalhão Ferroviário. Ao centro, abaixo: Jóquei Clube, atual Parque de Exposições Rondon Pacheco.

4º - 1985 AOS DIAS ATUAIS: CIDADE MÉDIA CONSOLIDADA

O lançamento imobiliário voltado para a classe média/alta, Sibipiruna Park Residências, em 1985, projetado pela empresa local EIPLAN (Empreendimentos Imobiliários Planalto), marca o início deste último período do processo de configuração urbana da cidade (figura 23).

Na década de 90 a expansão da mancha urbana foi marcada pela implantação da COHAB Ouro Verde na área norte da cidade (1991). Já na primeira década dos anos 2000 a expansão horizontal se intensificou com o lançamento dos loteamentos Jardim Milenium e Novo Milenium, em 2005, na área além ao aeroporto, com projeto da Santa Paula Empreendimentos. O governo estadual também contribuiu com a expansão urbana, ao promover os conjuntos habitacionais de interesse social Alvorada (2005) e Alan Kardec (2007), pelo programa Lares Geraes.

No decênio 2005-2015 foi marcante a ocupação de dois vetores de crescimento da mancha urbana – nordeste e oeste. No vetor nordeste, a partir de 2006, foram lançados os loteamentos Jardim Interlagos e Granville, voltados para a classe média, com projetos elaborados pelas Incorporadoras Stéfani Nogueira (Ribeirão Preto) e TENCO Urbanismo (Uberlândia), respectivamente. Já o vetor oeste concentrou a implantação de conjuntos habitacionais de interesse social Madri e Monte Moriá, financiados pelo Programa Minha Casa Minha Vida.

Demonstra-se que o processo de expansão urbana da cidade ocorreu por meio da “urbanização corporativa”, empreendida sob o comando dos interesses de grandes firmas, que “se impõe à vida urbana como um todo, mas como processo contraditório, opondo parcelas da cidade, frações da população”.⁶⁷

⁶⁷ SANTOS [1993]2013, op. cit., p. 105.

Em 1997 a Mata do Desamparo (28 hectares) e o Bosque John Kennedy (11 hectares) foram tombados como patrimônios naturais do município. No entanto, novos investimentos em parques ocorreram somente em 2007, com a reforma do Bosque, realizada pelo Consórcio Energético Capim Branco em acordo com a Prefeitura Municipal e o Ministério Público, como forma compensatória pela inundação do vale do rio Araguari em área do município. Já sobre a Mata do Desamparo foi anunciada a criação do Parque Municipal do Desamparo⁶⁸, em 2011, onde são construídas as sedes da Secretaria de Meio Ambiente e da Polícia de Meio Ambiente, além de infraestrutura para esporte e lazer. No entanto, em 2015, as obras ainda não foram concluídas.

O centro econômico-financeiro, que já havia se deslocado do entorno do adro da Matriz, consolidou-se sobre a Rua Rui Barbosa e avenida Tiradentes (figura 21). Em relação às intervenções em praças, destaca-se em 1988 a construção do novo terminal rodoviário na borda urbana, que inaugurou a Praça Benito Felice e em 2005, o restauro da estação da EFG que requalificou a Praça Gaioso Neves, na área central.

A atividade ferroviária do município passou por mudanças em 1996, com a desestatização da RFFSA e a concessão do transporte ferroviário, agora exclusivamente de cargas. O sistema ferroviário de Araguari e região ficou sob responsabilidade da empresa FCA (Ferrovia Centro Atlântica). Já em 2012 a atividade se fortaleceu com a implantação do terminal integrador da VLI, um dos maiores terminais intermodais de transbordo de grãos e fertilizantes da América Latina⁶⁹.

⁶⁸ Prefeitura vai criar o Parque Municipal do Desamparo. Correio de Araguari, 25 out. 2011.

⁶⁹ Valor da Logística Integrada. *Holding* composta pelas empresas Vale, Mitsui e Brookfield. O terminal integra o corredor exportador Centro-Leste da concessionária FCA (Região Centro-Oeste – Porto de Tubarão, ES) Fonte: <www.vli-logistica.com> Consultado em: 07 set. 2015.

O prolongamento da canalização do córrego Brejo Alegre e o tamponamento de toda sua extensão, incluindo da parte já canalizada na década de 60, iniciou-se em 1994. As obras foram concluídas quase dez anos depois, em 2003 (figura 22). O tamponamento do córrego possibilitou a implantação de um canteiro central minimamente qualificado com passeio e pontos de vegetação. Logo, a avenida se destacou como principal ponto de encontro da cidade para a prática de caminhadas, ações comunitárias e trocas sociais cotidianas.

Em 2012, a empresa UNIMED qualificou, por iniciativa própria, o segmento de canteiro voltado para sua sede, com mesas, equipamentos infantis, de ginástica e quiosque. Tal medida fortaleceu a centralidade da avenida e sua apropriação, a ponto de causar conflitos sociais devido ao uso intenso durante o período noturno, que foram solucionados com acordos de uso entre população e poder público⁷⁰.

Pode-se afirmar que, em 2015, a cidade se caracteriza como um ponto consolidado da rede de cidades médias mineiras, de relativa autonomia, incorporado ao capitalismo contemporâneo por meio do capital agrícola e agroindustrial, especialmente. Na dinâmica de urbanização brasileira participa do “Brasil agrícola (incluindo áreas urbanas)”, onde “as cidades de porte médio passam a acolher maiores contingentes de classes médias, um número crescente de letrados, indispensáveis a uma produção material, industrial e agrícola, que se intelectualiza”⁷¹.

Apesar do inegável desenvolvimento econômico que a mecanização agrícola representou para o município, é importante considerar que essa modernização e inserção do capital agroindustrial em Araguari não foram diferentes do restante do país, no qual favoreceram uma pequena parcela dos produtores (grandes

proprietários de terra), deixando à margem um significativo contingente de proprietários que não possuíam condições para a implantação de novas tecnologias em suas pequenas produções familiares. Este processo atendeu aos interesses das políticas desenvolvimentistas que visavam ao aumento da produtividade, favorecendo o desenvolvimento econômico do meio rural, não levando, necessariamente, a um desenvolvimento social do meio rural.⁷²

O gráfico 1 evidencia o crescimento populacional quase constante vivido ao longo do tempo, com estimativa de chegar a 2020 com cerca de 117 mil habitantes. A tabela 1 apresenta um quadro comparativo do processo de urbanização em cada período, sintetizando os aspectos socioeconômicos, urbanísticos e em relação aos espaços livres.

Gráfico 1: Evolução populacional do município de Araguari por década e expectativa para 2020 (aproximações em milhares).

Fonte: Barbosa (2008), Araújo (2009), FJP (2009). Org: Autor.

⁷⁰ *Moradores alegam baderna em avenida e pedem providências para autoridades.* Gazeta do Triângulo, 08 fev. 2013.

⁷¹ SANTOS [1993]2013, op. cit., p. 60.

⁷² ARAÚJO, op. cit., p 178-180.

21: Avenida Tiradentes, a partir da Praça Manoel Bonito, anos 80.

22: 2003: conclusão da canalização e tamponamento do córrego Brejo Alegre até a avenida Minas Gerais. (ao lado)

23: À esquerda: loteamento Sibipiruna Park Residências, anos 90.

Quadro 1: processo de urbanização em cada período.

Aspectos Períodos	Socioeconômicos	Urbanísticos	Espaços Livres
1823 – 1896	Sociedade e economia rural extensiva.	Códigos de posturas coloniais. Sem planificação rígida; ocupação aglomerada no entorno das igrejas.	Ruas estreitas, adros das igrejas Matriz e Rosário e cemitério.
1896 – 1950	Inserção da logística ferroviária promove relativa diversificação econômica.	Lei nº 271 de 1923 regulamenta as construções. Ocupação urbana predominantemente em traçado ortogonal planejado. Ocupações irregulares (Vilas Amorim e Lagoa Seca).	Pavimentação das ruas centrais com paralelepípedos. Qualificação das praças centrais; implantação dos Parques Municipal (Bosque) e de Exposições. Implantação do cemitério Bom Jesus e do Aeroporto.
1850 – 1985	Início da modernização agrícola e melhoramentos dos solos de Cerrado diversificam a produção – intensiva. Transferência da sede da EFG para Goiânia. Implantação do 2º Batalhão Ferroviário – Exército. Implantação do Distrito Industrial pela CODEMIG.	Código de Posturas Municipais de 1950. Lei federal nº 6766/1979. Novas experimentações de desenho: loteamento Brasília e CHIS Paraíso e Gutierrez. Desativação e demolição do sistema ferroviário da Mogiana e urbanização de seu espaço. Implantação do novo sistema ferroviário nas bordas urbanas. Primeiro loteamento voltado à população de média/alta renda: Sibipiruna.	Pavimentação asfáltica dos bairros pericentrais. Início da canalização do córrego Brejo Alegre e construção da Av. Teodolino. Modernização das praças centrais, do Bosque JK e do Parque de Exposições.
1985 – 2015	Crescimento do setor de serviços e agroindústria. Implantação do terminal integrador VLI.	Plano Diretor de 1994. Projeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo 2007. Expansão urbana promovida pelo PMCMV e por loteamentos voltados para a classe média principalmente nos vetores oeste e nordeste.	Espaço livre assegurado pela legislação nos novos parcelamentos, porém pouco e mal qualificados. Finalização da canalização e tamponamento do córrego Brejo Alegre. Criação da reserva ambiental do córrego Desamparo. Implantação do novo cemitério Municipal. Expectativa de implantação do parque linear ao córrego Brejo Alegre.

Elaboração: Autor.

MAPA DELINEAMENTO DOS BAIRROS 2004.
Elaboração: PMA/UFU. Adaptação: Autor.

LEGENDA

- 01 - Bairro Amorim
- 02 - Bairro dos Parques
- 03 - Bairro Sibipiruna
- 04 - Bairro Paraíso
- 05 - Bairro Parque dos Verdes
- 06 - Bairro Ouro Verde
- 07 - Bairro Miranda
- 08 - Bairro Santiago
- 09 - Bairro Palmeiras do Império
- 10 - Bairro Vieno
- 11 - Bairro São Sebastião
- 12 - Bairro Sewa
- 13 - Bairro Independência
- 14 - Bairro Santa Terezinha
- 15 - Bairro Goiás
- 16 - Bairro Fátima
- 17 - Bairro dos Industriários
- 18 - Bairro Brasília
- 19 - Bairro Maria Eugênia
- 20 - Bairro Santa Helena
- 21 - Bairro Gutierrez
- 22 - Bairro Jardim Regina
- 23 - Bairro Milenium
- 24 - Bairro Novo Horizonte
- 25 - Bairro Rosário
- 26 - Centro
- 27 - Distrito Industrial
- 28 - Setor Profissionalizante

PROJEÇÕES DE VIAS

- VIAS ESTRUTURAIS
- VIAS ARTERIAIS
- VIAS COLETORAS

24: obras de implantação do conjunto habitacional Bela Suíça (MCMV), localizado no vetor de expansão urbana oeste.

CAPÍTULO 3 – O PLANEJAMENTO E A GESTÃO DA PAISAGEM URBANA

Este capítulo é uma etapa transitória para a análise do sistema de espaços livres. Complementa-se o processo de produção da paisagem contemporânea por meio da identificação dos principais agentes de produção da paisagem, introduzidos no último período histórico de urbanização apresentado no Capítulo 2, e se inicia a análise da forma urbana atual, por meio dos padrões morfológicos e dos tecidos urbanos.

AGENTES DE PRODUÇÃO DA PAISAGEM

A análise dos agentes de produção da paisagem visa compreender suas funções e contribuições para a construção da forma urbana. A intenção não é listar todos os investimentos realizados na cidade, mas indicar os principais, de acordo com as expectativas da população e os meios de comunicação, realizados ou em planejamento em 2015. É possível identificar os interesses envolvidos nos investimentos (tanto públicos quanto privados) e os impactos sociais e ambientais sobre a qualificação dos espaços livres.

A Prefeitura Municipal é o principal agente regulador da produção da forma urbana e do “equilíbrio” da paisagem. Embora o poder público municipal participe em maior ou menor grau entre todos os agentes, é possível identificar sua atuação direta principalmente nos produtos a seguir:

- Projeto de infraestrutura de contenção e drenagem do Córrego Brejo Alegre e do Parque Linear Brejo Alegre. Apresenta o grave problema de saneamento da cidade causado pela inexistência de

ETE – Estação de Tratamento de Esgoto. O córrego é o coletor tronco do esgoto e drenagem pluvial de grande parte da cidade. Relaciona-se diretamente com a especulação imobiliária de suas margens para uma futura ocupação, já que são as glebas mais próximas do centro.

- Projeto do viaduto rodoviário sobre a linha férrea da FCA, entre os bairros São Sebastião e Independência. Facilitará o acesso aos bairros São Sebastião e Viena, historicamente carentes e segregados da mancha urbana devido à barreira proporcionada pela ferrovia⁷³. Potencializa a criação de um eixo de centralidade sobre a avenida Espírito Santo, por meio do incremento dos usos comercial/serviços.
- Criação do Centro Administrativo e Cultural de Araguari. Solução encontrada para a revitalização do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás. A Prefeitura ocupa as edificações do pátio ferroviário tombado como forma de poupar recursos financeiros decorrentes de aluguéis de imóveis para repartições públicas, em contrapartida reabilita as edificações antes abandonadas. Contudo, tal intervenção é feita, até o presente, sem um plano de atuação, sem cuidados específicos sobre projetos de restauro urbano e espaços livres.⁷⁴
- Implantação de parquinhos infantis e academias ao ar livre nos espaços públicos. Entre 2012 e 2015 foram implantados 22 parquinhos e 4 academias, com previsão de instalação de mais 17 academias até 2016⁷⁵. É fato que a instalação de tais

⁷³ LEMES, Renata. *Bairro São Sebastião: uma Araguari que Araguari não conhece*. Gazeta do Triângulo, 23 jan. 2009.

⁷⁴ OLIVEIRA, Lucas M. de. *Desenho urbano e paisagem cultural: plano de reabilitação urbana para o patrimônio ferroviário de Araguari (MG)*. Monografia (graduação em Arquitetura e Urbanismo), FAUeD-UFU, 2013.

⁷⁵ *Prefeitura realiza inauguração de praças*. Gazeta do Triângulo, 27 ago. 2015.

equipamentos incentivou o uso dos espaços livres, no entanto, não foram acompanhados de projetos paisagísticos.

- Aprovação do aumento do perímetro urbano de 54 km² para 125 km² em 2010. A ação não se configura como um produto, mas estimula a expansão urbana de forma fragmentada para a região sudeste.

O governo estadual, assim como o federal, atua principalmente na destinação de recursos de programas sociais ou na promoção de obras, especialmente de infraestrutura:

- Projeto de pavimentação da LMG 413. Ligação rodoviária Araguari – Anhanguera (GO). Proporcionará nova ligação pavimentada a Goiás e região centro-oeste. Potencializa transformações na paisagem da região noroeste da cidade, principalmente ao longo da Avenida Marechal Rondon, como a implantação de equipamentos agrícolas e logísticos.
- Programa de habitação social Lares Geraes, elaborado pela COHAB-MG. Em Araguari implantou os conjuntos Alvorada e Alan Kardec, totalizando cerca de 300 habitações.
- Ampliação do Distrito Industrial. O atual, com 868 mil m² já se encontra com 96% de sua área ocupado⁷⁶. Impactará na paisagem da região sudeste da cidade.
- Duplicação de 4 km da LMG 784, acesso ao Distrito Industrial pela BR-050 e ligação rodoviária Araguari – BR 365 (Indianópolis – MG).

Produtos do Governo Federal:

- Duplicação da BR-050, ligação rodoviária São Paulo – Brasília, principal acesso à cidade, finalizada pelo governo federal e concedida em 2014.

⁷⁶ CODEMIG – Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais. <www.codemig.gov.br> Consultado em 24 set. 2015.

- Financiamento de conjuntos habitacionais de interesse social do Programa Minha Casa Minha Vida, com destaque para os conjuntos Monte Moriá, Bela Suíça e Portal dos Ipês (totalizando cerca de 4.500 habitações).

O capital privado atua na construção da paisagem canalizando investimentos comerciais ou de prestação de serviços e de transformação do uso do solo, como as grandes incorporadoras imobiliárias:

- IMEPAC (unidade local da UNIPAC – Faculdade Presidente Antônio Carlos, privada). A Implantação do único centro de ensino superior da cidade, em 2001, estimulou o mercado imobiliário em sua região de entorno, a implantação de pequenos edifícios habitacionais, comércio e serviços voltados para estudantes. A instituição conta com cerca de 2.800 discentes. Em 2014 a Prefeitura Municipal anunciou a cessão de uma área institucional no bairro Paraíso ao centro de ensino para a implantação de um centro médico escolar, o que potencializa transformações em seu entorno⁷⁷.
- VLI (Valor da Logística Integrada). O terminal de transbordo impactou na sobrecarga viária em sua direção, devido ao aumento drástico do número de veículos de carga e estacionamentos de caminhões e gerou problemas sociais⁷⁸. Para solucionar o

⁷⁷ Com o apoio da Prefeitura, UNIPAC viabiliza construção de Centro Médico. Gazeta do Triângulo, 10 jul. 2014.

⁷⁸ “O terminal da VLI fica longe do centro de Araguari. O bairro mais próximo se chama Novo Horizonte. É um bairro pobre, com um histórico de tráfico e violência. E quando a empresa montou sua estrutura nas imediações, os problemas aumentaram. Com mais caminhoneiros chegando e se aglomerando nas proximidades do terminal, os moradores do bairro passaram a conviver com mais venda de álcool, tráfico de drogas, prostituição e violência à noite.” Maior movimento também estimula reflexos negativos. Valor Econômico, 21 out. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/agro/3310414/maior-movimento-tambem-estimula-reflexos-negativos> Consultado em: 27 nov. 2013.

problema de tráfego foi construído um novo acesso pela BR-050. No entanto, este não seguiu o traçado planejado para o anel viário, entre a BR-050 e LMG 784, conforme Projeto de Lei do Sistema Viário (2007).

- Incorporadoras imobiliárias (Stéfani Nogueira e TENCO). Promovem a urbanização principalmente da região leste da cidade, por meio da implantação dos loteamentos voltados para a classe média: Interlagos, Jardim Botânico e Granville.

As ações dos grupos sociais concentram-se mais em investimentos em assistência social e saúde, promoção cultural, defesa animal e ambiental, como as ONGs CUFA, Semente Esperança, APROAMA, entre tantas outras. Em relação direta com a produção da forma urbana destaca-se:

- Em 2012 o Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Araguari aprovou o tombamento da ferrovia remanescente da EFG em área urbana. Representa um aumento da consciência da importância cultural e urbana do espaço para a qualificação da paisagem, apesar da opinião contrária da Prefeitura Municipal (gestão Marcos Coelho 2008-2012) e da Câmara Legislativa. O tombamento sugere a elaboração de um projeto de requalificação urbana tendo os trilhos como elemento principal de um parque linear.

Os produtos comentados podem ser classificados entre investimentos (realizados ou propostos) nos espaços livres viários, nos espaços livres de função recreativa/ambiental, na expansão da forma urbana ou em equipamentos geradores de significativa transformação da paisagem, na escala da cidade. O quadro 2 categoriza os produtos.

A análise do levantamento evidencia três aspectos. Primeiro, a canalização de investimentos no sistema viário representa o poder deste segmento nas tomadas de decisões, não só pela Prefeitura, mas nas três esferas de governo, que se justifica pela qualificação do

espaço produtivo para o escoamento logístico. Dos quatro produtos desta categoria, três são sobre rodovias.

Segundo, a “urbanização corporativa”⁷⁹, já citada, empreendida por empresas relacionadas ao setor da construção civil, de relativo poder regional, com forte relação com o poder político e que comandam a expansão da forma urbana. Característica evidenciada pela aprovação da expansão do perímetro urbano para mais que o dobro da antiga área. Tais empresas atuam especialmente na execução de CHIS (conjuntos habitacionais de interesse social) financiados pelos poderes estadual e federal e na implantação de loteamentos.

Terceiro, evidencia-se a carência de grandes investimentos públicos na qualificação de espaços livres de lazer e caráter ambiental. Dos três identificados, apenas um se realiza, a implantação de parquinhos e academias ao ar livre, de baixíssimo custo.

Quadro 2: agentes de produção da paisagem urbana e seus principais produtos, por categorias.

Categorias Agentes	Espaço livre viário	Espaço livre lazer/ambiental	Expansão da forma urbana	Equipamentos transformadores
Público municipal	Viaduto sobre ferrovia	Parque Linear Brejo Alegre; Parquinhos e academias	Ampliação do perímetro urbano	Centro Cultural e Administrativo
Público estadual	Pavimentação LMG 413; Duplicação LMG 784		CHIS Lares Geraes; Ampliação do DI	
Público federal	Duplicação BR 050		PMCMV	
Privado			Incorporadoras imobiliárias	IMEPAC; VLI
Social		Tombamento dos trilhos EFG		

Elaboração: autor.

⁷⁹ SANTOS [1993]2013, op. cit., p. 105.

MAPA ESQUEMÁTICO DOS AGENTES DE PRODUÇÃO DA PAISAGEM E PRINCIPAIS PRODUTOS

25: Pátio ferroviário da EFG, atual Centro Administrativo e Cultural.

26: Mapa esquemático dos agentes de produção da paisagem e produtos.

27: CHIS Allan Kardec, programa habitacional Lares Geraes.

28: BR 050.

30: VLI.

29: expansão urbana oeste – predominantemente CHIS, PMCMV.

31: expansão urbana nordeste – pred. loteamentos para a classe média.

FORMAS PROPOSTAS PELA LEGISLAÇÃO E FORMAS RESULTANTES

PADRÕES MORFOLÓGICOS IDEALIZADOS

A análise da legislação municipal sobre a ocupação do solo objetiva entender como os padrões morfológicos são idealizados pelo poder público, considerando os aspectos qualitativos de apropriação cotidiana e conforto. Entende-se tais padrões como: macroparcelamentos, microparcelamentos, volumetria edificada, espaços livres públicos e espaços livres privados. Para isso, analisa-se o Projeto da LUOS - Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, apresentando simulações da aplicação da legislação sobre o solo urbano.

A LUOS, “visa orientar o desenvolvimento ordenado da estrutura urbana e condomínios rurais, assegurando as condições adequadas às atividades humanas”, sendo um dos objetivos específicos “estimular a harmonia e a revalorização da paisagem urbana”⁸⁰. O zoneamento apresenta o perímetro urbano dividido em dez zonas. Pode-se categorizá-las em três aspectos:

- Usos: ZR1 – Zona Residencial 1; ZR2 – Zona Residencial 2; ZEIS – Zona Espacial de Interesse Social; ZER – Zona de Expansão Residencial; ZC – Zona Central; ZI – Zona industrial; ZEI – Zona de Expansão Industrial; ZM – Zona Mista; ZEM – Zona Especial Mista.
- Ambiental: ZPA – Zona de Preservação Ambiental; ZRA – Zona de Recuperação Ambiental; ZFV – Zona de Fundo de Vale.

⁸⁰ PMA – Prefeitura Municipal de Araguari. *Projeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo*, 2007. p. 7.

- Equipamentos: ZPPC – Zona de Preservação ao Patrimônio cultural; ZEA – Zona Especial do Aeroporto; ZSP – Zona de Segurança Pública.

A aprovação de novos loteamentos exige “reserva de área verde, parques, praças, campos, espaços esportivos e paisagismo, de no mínimo 15% da área total do loteamento, em áreas contíguas, iguais ou superiores a 400 m²”⁸¹.

A simulação dos padrões morfológicos foi realizada em quatro áreas da cidade que representam de modo satisfatório a dinâmica de transformação da paisagem urbana nos diferentes zoneamentos apresentados pela legislação. O estudo sobre estas áreas será aprofundado nos capítulos seguintes, que abordam o sistema de espaços livres na forma urbana e os aspectos qualitativos das unidades de paisagem.

Como indicado na Introdução, as áreas selecionadas são: centro histórico-econômico-financeiro (bairro Centro), loteamento Interlagos, conjunto habitacional de interesse social Monte Morá e Distrito Industrial.

⁸¹ Ibidem, p. 11.

LEGENDA

- Malha quadrangular de uso misto em verticalização
- Malha irregular de uso misto
- Malha ortogonal de uso predominantemente residencial horizontal
- Malha reticular desconexa de uso predominantemente residencial horizontal
- Malha reticular com presença de vias diagonais e ponto focal de uso predominantemente residencial horizontal
- Malha irregular de uso predominantemente residencial horizontal
- Malha reticular de uso não residencial

MAPA DE ASPECTOS
MORFOLÓGICOS DO TECIDO
URBANO

Elaboração: Autor

1- Centro: Primeira área ocupada da cidade, obviamente, área mais antiga e com maior sobreposição e substituição de edificações devido a maior dinâmica de investimentos e acumulação de capital. Representa, ainda, a grande centralidade e região de radiação da malha urbana, englobando funções mistas. O crescimento a partir dele se dá pela adição de tecidos que se conectam, formando linhas de força no tecido que marcam a paisagem e dependendo da situação, fragmentando ou costurando a malha urbana. Em Araguari, bem como em diversas cidades médias brasileiras, ainda não se percebe uma decadência da região central, como acontece com frequência nas grandes cidades. Por ser a área que iniciou o processo de verticalização da cidade, o Centro tem a maior densidade de ocupação (não necessariamente maior densidade populacional), marcado pela constante supressão do espaço livre intraquadra, implantação de edifícios verticais residenciais e alguns edifícios verticais comerciais. O espaço livre público é marcado pela presença do adro da igreja Matriz e praças demarcadas no projeto de expansão urbana de 1895. Para a ZC, a LUOS admite os usos habitacionais unifamiliar e multifamiliar, misto e comercial/prestação de serviços. Os parâmetros urbanísticos, em síntese, permitem um coeficiente de aproveitamento máximo (CA) = 4, com taxa de ocupação (TO) = 80%, taxa de permeabilidade (TP) = 10% e recuos de 1,5m. Para habitações unifamiliares estabelece-se CA = 1,2, TO = 60%, TP = 20% e recuos frontal 2,5m e lateral/fundos 1,5m. Os lotes possuem dimensões variáveis.

2 - Loteamento Interlagos: Empreendimento imobiliário lançado em 2006 na periferia nordeste da cidade. Na região concentram-se loteamentos voltados para a classe média – Jardim Interlagos I, II e III – projetos elaborados pela Incorporadora Stéfani Nogueira (Ribeirão Preto) e Granville - projetos elaborados pela TENCO Urbanismo (Uberlândia). O poder público claramente incentiva a valorização dessa região, ao repassar as principais áreas institucionais para a implantação do novo Fórum do Tribunal de

Justiça de Minas Gerais, para a unidade local do SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, para a nova sede da ACIA - Associação Comercial e Industrial de Araguari e CDL – Câmara dos Dirigentes Logistas⁸². A região encontra-se em processo de consolidação, ainda com uma ocupação rafereita. Na LUOS, o loteamento Interlagos localiza-se na ZR1, cujos parâmetros urbanísticos definem o CA = 3, com TO = 70% e TP = 20%, recuos frontal 2,5m e lateral/fundos 1,5m. Para habitações unifamiliares estabelece-se os mesmos parâmetros da ZC. Os lotes possuem dimensões em média de 30m x 12m (360 m²).

3 - CHIS Monte Moriá: Conjunto de habitação de interesse social implantado em 2012, projetado pela Prefeitura Municipal e financiado pelo PMCMV (Programa Minha Casa Minha Vida). Localiza-se na periferia oeste da cidade, em área claramente destinada a implantação de HIS (Habitação de Interesse Social), distribuídos nos loteamentos Madri, Monte Moriá I, II e III e Bela Suíça I e II. Na área foi implantada uma unidade da chamada “Praça do PAC”, Praça dos Esportes e da Cultura⁸³, cujo programa consiste, na verdade, na construção de equipamentos institucionais para atender uma unidade do CRAS - Centro de Referência em Assistência Social. A topografia extremamente plana da área levou a implantação de reservatórios “piscinões” para contenção da água pluvial. Por ser um conjunto habitacional, sua ocupação inicial foi pré-determinada pela habitação padronizada. Na LUOS, o CHIS Monte Moriá localiza-se na ZER, cujos parâmetros urbanísticos são os mesmos da ZR1. Os lotes, no entanto, possuem dimensões inferiores, em média de 20m x 8m (160 m²).

⁸² ACIA é contemplada com área de seis mil metros quadrados no bairro Interlagos. Gazeta do Triângulo, 26 mar. 2014.

⁸³ As Praças dos Esportes e da Cultura (PEC) integram o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2. A concepção, objetivos e projetos arquitetônicos de referência das praças foram desenvolvidos por equipe multidisciplinar e inter-ministerial. Fonte: <www.cultura.gov.br/praca-dos-esportes-e-da-cultura-pac-2>, consultado em 18 abr. 2014.

4 - Industrial: Distrito criado em 1982 pela CODEMIG (Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais). Localiza-se na região leste da cidade, no encontro das rodovias BR-050 e LMG 784. Possui área já consolidada e se anuncia sua expansão, como já afirmado. Destacam-se cooperativas agrícolas, metalúrgicas e indústrias relacionadas à agropecuária. Os parâmetros urbanísticos da ZI e ZEI são definidos pela CODEMIG e permitem CA = 1,5, TO = 70%, TP = 10%, recuos frontal 10m e lateral/fundos 5m. Os lotes possuem área a partir de 500 m².

A Zona Mista ainda é pouco ocupada, pois foi planejada às margens dos eixos rodoviários, ainda não muito explorados em Araguari, principalmente devido a ainda não implantação do anel viário, com exceção das margens da BR-050, principal rodovia de acesso à cidade.

Demais padrões morfológicos comuns às cidades médias brasileiras foram identificados, como condomínios fechados urbanos, residenciais fechados urbanos e loteamento de chácaras rurais, entretanto ainda apresentam baixo desenvolvimento na cidade e, acredita-se, pouca demanda. A LUOS determina parâmetros específicos para estes tipos de ocupação do solo:

Condomínios fechados urbanos: conjunto de edificações horizontais ou verticais com mais de 20 unidades autônomas, com área acima de 1 hectare e área máxima de 3 ha para condomínio verticais e 10 ha para condomínio horizontal. Os parâmetros urbanísticos serão orientados conforme a zona de implantação do empreendimento.

Residenciais fechados urbanos: conjunto de edificações horizontais ou verticais destinadas ao uso residencial, em lote de área mínima 600m², inserido em loteamento consolidado, com no máximo 20 unidades autônomas.

Chácaras rurais: conjunto de lotes resultado da subdivisão de glebas rurais. A área máxima permitida para o empreendimento é 36 ha e a área mínima dos lotes é de 2.500 m² com 50m de testada.

Já a ZR2 (Zona Residencial 2), localizada às margens dos Córregos Brejo Alegre e Dâmasus, ainda não foi objeto de ocupação. A área é dotada de alto potencial paisagístico, devido às características físico-ambientais, e observa-se a atuação de uma forte especulação imobiliária, causada em grande parte por ser a última área não urbanizada próxima ao centro da cidade. Entretanto acredita-se que sua ocupação aguarda a recuperação ambiental dos córregos e de suas Áreas de Preservação Permanente e a implantação do Parque Linear, em fase de projeto, segundo a Prefeitura Municipal. A LUOS limita o adensamento construtivo da área ao estabelecer como parâmetros urbanísticos CA = 1,5, TO = 60% e TP = 20%. Para habitações unifamiliares estabelece-se CA = 1,0, TO = 50% e TP = 30%.

Observa-se que a volumetria idealizada por meio dos índices urbanísticos são insuficientes para o equilíbrio da qualidade da paisagem urbana. Tais índices tentam controlar os aspectos morfológicos das edificações, mas colocam os espaços livres intraquadra apenas como recuos, "sobras de terreno". Disto resulta a fragmentação excessiva dos espaços livres nos lotes, que, muitas vezes, pouco se relacionam com o edificado ou com a rua. A imposição do afastamento frontal mínimo de 2,5m para habitações unifamiliares é um bom exemplo. Faz com que a casa perca importantes relações com o espaço público, como a permeabilidade visual ou a sensação de segurança para o pedestre, já que a fachada da casa para a rua passa a ser um muro com portão, via de regra.

CENTRO

Dimensões padrão (m):
Passeio: 4,5 | Leito viário: 10
Quadras: 100 x 100 | Lotes: variável

INTERLAGOS

Dimensões padrão (m):
Passeio: 2,5 | Leito viário: 8,5
Quadras: 210 x 60 | Lotes: 30 x 10

MONTE MORIÁ

Dimensões padrão (m):
Passeio: 2,5 | Leito viário: 8,5
Quadras: 102 x 40 | Lotes: 20 x 8 = 160 m²

INDUSTRIAL

Dimensões padrão (m):
Passeio: 2,5 | Leito viário: 12
Quadras: 400 x 150 | Lotes: > 500 m²

**Simulação dos principais padrões morfológicos
de acordo com os índices urbanísticos
(em quadras de dimensões predominantes)**

Elaboração: Autor, 2015.

ESPAÇO LIVRE

ESPAÇO EDIFICADO

PADRÕES MORFOLÓGICOS RESULTANTES

A análise dos padrões morfológicos se detém sobre o resultado do processo de ocupação do espaço na conformação da paisagem urbana atual. Analisa-se as mesmas áreas: Centro, Loteamento Monte Moriá, Loteamento Interlagos e Industrial.

1 - Centro: No núcleo econômico-financeiro (polígono formado pelas ruas Rio Branco, Lindolfo da Cunha, Jaime Gomes e Marciano Santos) a taxa de ocupação dos lotes ultrapassa os 80%, entretanto ainda pouco utilizam o CA = 4, permitido pela LUOS. No restante da ZC predomina-se ainda o uso residencial unifamiliar, com destaque para a presença de quintais ainda arborizados (miolos de quadra), favorecidos pela forma da quadra 100x100m que permitiu lotes com maior profundidade. Contudo, é constante a substituição dos usos dessas residências para comércio/serviços, o que acarreta na reforma ou substituição das edificações e impermeabilização quase total do lote. Nota-se, ainda a implantação de condomínios residenciais verticais voltados para classe média/alta. O espaço livre público é marcado pela presença de passeios (ou calçadas) generosos (entre 3 - 5m), mas no geral pouco arborizados. O aspecto positivo da ZC volta-se para as nove praças existentes, com destaque para quatro destas formadas a partir da quadra ortogonal.

2 - Loteamento Interlagos: A ocupação do loteamento ainda é paulatina. Nos lotes, geralmente pouco se excede a ocupação em 60%. Não porque se respeite a LUOS, mas porque a área do lote inicialmente permite que se atenda ao programa de necessidades básico familiar. Observa-se um melhor tratamento do espaço livre privado, com recuos frontais ajardinados, recuos de fundo permeáveis e alguns com melhor qualificação paisagística. Poucas áreas livres públicas foram qualificadas.

3 - CHIS Monte Moriá: As unidades habitacionais padronizadas do conjunto ocupam 25% do lote (20x8m), com recuo frontal de 5m,

recuos laterais de 1,5m e recuos de fundo de 7m. Grande parte das habitações já conta com ampliações, sejam frontais para garagens ou aos fundos, para varandas, edículas ou acréscimo de cômodos do embrião residencial. Nos casos em que tanto o recuo frontal quanto o recuo de fundo são utilizados para ampliação, a taxa de ocupação pode ultrapassar 80%, acima do índice determinado pela LUOS de 60%. Usualmente o espaço livre privado, quando mantido, é impermeabilizado. Como a urbanização é recente, a arborização ainda é pequena e rarefeita. Em relação aos espaços livres públicos, os passeios foram entregues com faixa de circulação pavimentada e faixa de serviço permeável e as áreas de recreação do tipo praças restantes ainda não foram qualificadas. Lembrando que partes destas foram utilizadas para a contenção da drenagem pluvial.

4 - Industrial: A atividade industrial exige edificações de tamanho significativo e área livre privada suficiente para estocagens e manobras de veículos de grande porte. Observa-se que a ocupação da ZI não excede os padrões determinados pela CODEMIG. As áreas livres privadas são em grande parte permeáveis e tratadas com forrações gramíneas ou britadas, usualmente arborizadas. Desse modo, a ZI atua no sistema de espaços livres da cidade como uma região importante do ponto de vista da permeabilidade do solo, em comparação com as demais áreas analisadas, apesar do risco de contaminação.

Além dos estudos que se apresentam, observam-se em menores casos outros padrões morfológicos na periferia da cidade, como malhas ortogonais com presença de vias diagonais e malhas irregulares, ambas de uso predominantemente residencial e ocupação horizontal. As primeiras referem-se a loteamentos experimentados a partir da segunda metade do século XX (atuais bairros Goiás, Maria Eugênia e Brasília), já as segundas referem-se ao núcleo inicial e ocupações irregulares (atuais partes dos bairros Amorim e Fátima).

33: Centro – Av. Tiradentes, a partir da Pç. Manoel Bonito.

35: Loteamento Interlagos.

34: CHIS Monte Moria.

36: Distrito Industrial.

Quadro 3: síntese de padrões morfológicos.

Padrões	Características morfométricas	Características ambientais: contribuições e impactos	Dinâmica de produção atual	Relação com os espaços livres	Qualidades estéticas	Potencialidades de qualificação da paisagem
Malha quadrangular de uso misto em verticalização (Ex: Centro, incluído o núcleo urbano inicial)	Quadras aprox. 10.000m ² - 100x100m; Lotes variáveis TO: 60-80% Perfil médio de vias: 20m	Presença de praças consolidadas; Passeios generosos: 3 a 5m; Maior densidade populacional; Perda constante de EL intraquadra.	Forte	Forte	Variação tipológica; ELP qualificado	Incremento da sociodiversidade; Variação da paisagem.
Malha ortogonal de uso pred. residencial horizontal (Ex: Interlagos)	Quadras aprox. 12.000m ² - 210x60m; Lotes aprox. 30x10m TO: 60-70% Perfil de vias: 14m	Estoque de EL público (não qualificado); EL permeável intraquadra (30-40%); Pouca arborização; Baixa densidade populacional.	Forte	Fraca	EL privado adequado	Interação social; Qualificação dos EL; Relação com APPs
Malha reticular desconexa de uso pred. residencial horizontal (Ex: Monte Morá)	Quadras aprox. 12.000m ² - 102x40m; Lotes aprox. 20x8m TO: 60-70% Perfil de vias: 12m	Estoque de EL público (não qualificado); Pouco EL permeável intraquadra; Pouca arborização; Passeios estreitos; Alta densidade populacional.	Forte	Fraca	Monotonia tipológica	Interação social; Qualificação dos EL.
Malha reticular com vias diagonais e ponto focal de uso pred. residencial horizontal (Ex: Maria Eugênia/Brasília)	Quadras aprox. 15.000m ² - 216x70m; Lotes aprox. 35x12m TO: 60-70% Perfil de vias: 16m	Pouco EL público; EL permeável intraquadra (30-40%); Média arborização.	Fraca	Moderada	Passeios melhor arborizados	Interação social; Qualificação dos EL; Relação com APPs
Malha irregular de uso pred. residencial horizontal (Ex: Amorim)	Quadras e lotes variáveis TO: 60-70% Perfil de vias: 14m	Perda constante de EL intraquadra; Inexistência de praças; Pouca arborização; Maior densidade populacional.	Fraca	Moderada	Surpresas no tecido e situações singulares	Interação social; Qualificação dos EL
Malha reticular de uso não residencial (Ex: Industrial)	Quadras aprox. 70.000m ² - 425x165m; Lotes >500m ² TO: 70% Perfil de vias: 20m	Grandes áreas permeáveis intraquadra; Alto potencial de poluição do solo/água.	Moderada	Fraca	EL privado arborizado	Melhoria das funções de ecologia urbana (permeabilidade e microclima)

Elaboração: Autor.

A análise dos padrões morfológicos idealizados pela legislação e os efetivamente resultantes permite afirmar a existência de uma disparidade entre a qualidade, a aplicação e a fiscalização da legislação urbana de Araguari. A LUOS pode ser entendida como rica em detalhes e consideração com as necessidades de cada zona proposta, em que pese admitir CAs e TOs por vezes acima do razoável para uma cidade de porte médio. Contudo, sua aplicação não é observada como se deveria e a fraca fiscalização fortalece a impunidade.

Tal panorama ocorre em parte devido a insuficiência de equipe técnica municipal qualificada e valorizada, além de atuação incipiente das associações de classe e órgãos de fiscalização, como AEAATA (Associação de Engenheiros, Arquitetos, Agrônomos e Técnicos de Araguari), IAB (Instituto dos Arquitetos do Brasil), CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia) e CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo), o último com representação mais próxima em Uberlândia. Outro agravante decorre de ainda não ser implementada a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, ou equivalente. Na verdade, existe uma Diretoria de Planejamento Urbano, vinculada à Secretaria de Planejamento cuja atuação se concentra mais na questão do desenvolvimento econômico do que no desenvolvimento físico-territorial.

Sobre o planejamento e a qualificação da paisagem, especificamente, identificam-se no mínimo cinco Secretarias (Obras, Esportes, Educação, Serviços Urbanos e Meio Ambiente) atuando na concepção e execução de intervenções de forma desconexa, responsáveis por projetos urbanos e paisagísticos que em muitas vezes se complementam e necessitam de uma maior integração. A pluralidade excessiva de agentes atuando sobre estes espaços, sem um diálogo e articulação, acaba inviabilizando, atrasando e impossibilitando a produção de espaços que melhor atendam às demandas públicas.

Considera-se a crescente necessidade de efetivo controle do uso e da ocupação do solo urbano, principalmente tendo em vista que a expansão urbana já toca áreas de nascentes e preservação permanente. Caso não se volte o olhar sobre este aspecto, os problemas socioambientais tendem a se agravar. Ademais, a carência de ações específicas sobre os espaços livres e o planejamento da paisagem é evidente.

37: Parquinho recém implantado na Praça 5, bairro Paraíso.

CAPÍTULO 4 – SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA

CONFIGURAÇÃO ESPACIAL

Desde a escolha da encosta do córrego Brejo Alegre para o primeiro assentamento e, depois a escolha da encosta oposta para a igreja de N. S. do Rosário e São Benedito, o fator simbólico foi evidente para a demarcação do território e, de certa forma, para um primeiro ato de domínio da natureza. Visualizou-se, naquele momento (meados do século XIX), uma valorização da paisagem natural pré-existente, caracterizada pelas margens do córrego, que se relacionou com fatores subjetivos de construção da paisagem urbana, ao se alinhar as duas igrejas, uma de frente para a outra.

Posteriormente Vidulich visualizou a expansão urbana sobre a bacia do córrego, já melhor embasado em conhecimentos técnicos advindos da engenharia sanitária. Em seguida, ao alcançar os planaltos extremamente planos das bordas, os urbanizadores se viram, de certa forma, sem limitações. No entanto, a ocupação destes planaltos se iniciou sem mínimos cuidados com a drenagem, a ponto de ocasionar enchentes recorrentes em algumas áreas, como no bairro Independência, localizado nas cotas mais altas da mancha urbana⁸⁴.

⁸⁴ *Bairro Independência continua na lista dos locais mais afetados pelas chuvas*. Gazeta do Triângulo, 26 nov. 2014.

A partir do entre-séculos XX-XXI a urbanização passou a descer tais planaltos rumo a novos vales de córregos, de forma mais intensa, tocando áreas de nascentes e preservação permanente. A solução de drenagem para estas áreas está na implantação de bacias de contenção, que marcam a paisagem destas áreas.

Apesar do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano⁸⁵ indicar que o crescimento futuro da cidade deve se concentrar ao longo da bacia do córrego Brejo Alegre (bacia do rio Paranaíba), devido às facilidades de abastecimento de água e drenagem, novos loteamentos foram implantados em sentido oposto ao indicado (em direção ao rio Araguari).

O Laboratório Quadro do Paisagismo no Brasil (Lab QUAPÁ - FAUUSP) classifica as manchas urbanas das cidades brasileiras em quatro tipos, sendo: lineares, compactas, tentaculares ou mistas⁸⁶. A mancha urbana de Araguari pode ser entendida como compacta, pois seu crescimento ocorre geralmente pela adição de segmentos urbanos de maneira contínua e concêntrica, apesar de se observar que no futuro tende a se configurar como mista. Quando a mancha é analisada de acordo com o sistema de espaços livres, observa-se uma distribuição sem ainda contar com uma estrutura de porte, como urbanização efetiva às margens de APPs. Mas é possível questionar se as avenidas de grande porte, Minas Gerais e Mato Grosso, exercem uma função estrutural, com grande potencial de qualificação do sistema.

⁸⁵ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei Complementar nº 34 de 28 de Dezembro de 2004*. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDU – do Município de Araguari. p. 30.

⁸⁶ MACEDO, Sílvia S. et al. op cit. p. 150.

38: Tipos de manchas urbanas, conforme sintetização do Lab-QUAPÁ: compactas, tentaculares, lineares e mistas (em sentido horário).

39: Esquematisação de uma cidade média típica, segundo Sílvio Soares Macedo.

ESQUEMATIZAÇÃO DA MANCHA URBANA DE ARAGUARI

40: Mancha urbana de Araguari. Elaboração: Autor.

Para o entendimento da mancha urbana é importante analisar, também, outros aspectos como a densidade populacional, as características de uso do solo urbano (introduzindo aspectos de centralidades) e a conectividade da malha.

A análise da densidade bruta, caracterizada pela relação habitantes/ha, relaciona-se de modo inversamente proporcional à análise do espaço livre de edificação intraquadra. Nas áreas habitacionais horizontais, quanto mais denso, menos espaço livre. Isto é, as quadras com menor espaço livre intraquadra coincidem com as áreas dos setores censitários com maiores taxas de habitantes/ha, disponibilizadas pelo IBGE⁸⁷.

Os espaços livres intraquadra, predominantemente privados, são caracterizados principalmente pelos jardins, quintais e recuos, nos casos residenciais, e estacionamentos, pátios de depósitos e vias internas, nos casos de comércio, serviços e indústrias. São importantes para o sistema de espaços livres, pois influenciam na drenagem urbana, no microclima e na sociabilidade (de modo positivo ou negativo para a qualidade do sistema).⁸⁸

Na área central observa-se taxas de espaços livres intraquadra menores que 30%. São lotes intensamente edificadas ao longo do tempo para atender aos usos de comércio e serviços. Na área pericentral as taxas de espaços livres intraquadra variam entre 30% e 50%. Nela observa-se ainda a presença de quintais, favorecidos por lotes profundos propiciados pelo parcelamento ortogonal em quadras de maior porte. Mas a tendência à impermeabilização é verificada nas reformas ou em novas construções.

⁸⁷ IBGE, 2015. Disponível em: <www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/> Consultado em: 20 set. 2014.

⁸⁸ QUEIROGA, Eugenio F. et al. Sistemas de espaços livres privados – o outro lado do sistema de espaços livres urbanos: reflexões preliminares. In: CAMPOS, Ana Cecília A. et al (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens*. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 34.

Na periferia observa-se duas situações. Nas áreas marcadas ainda pela baixa ocupação, as taxas de espaços livres intraquadra são ainda maiores que 50%, consequência não de lotes com menor taxa de ocupação, mas de quadras com lotes ainda não ocupados. Tal característica encontra-se presente em 3/5 da área urbanizada, como no loteamento Interlagos e no bairro Viena. As altas taxas de espaço livre intraquadra são, também, observadas no Distrito Industrial. Já nos parcelamentos antigos (como Bairro Goiás) e conjuntos de habitação de interesse social consolidados, a taxa é menor que 30%, devido a ampliação completa dos embriões residenciais nos lotes usualmente de menor dimensão. De igual maneira acontece nos conjuntos Ouro Verde, Paraíso e Gutierrez. Nos CHIS recentes, as transformações intraquadras já são observadas, tais como fechamento por muros e ampliações, como garagens, varandas e edículas. O que mostra uma intensa ocupação do espaço livre privado, processo vivenciado no Monte Morá.

Deve-se evidenciar a diferença entre a análise do espaço livre de edificação e análise do espaço permeável. Certamente, caso a abordagem fosse sobre o espaço permeável, as porcentagens apresentadas seriam bem menores.

Desse modo, tem-se em Araguari um retrato das cidades médias interioranas neste aspecto. O centro intensamente edificado, mas não intensamente habitado. Bairros pericentrais geralmente de boa qualidade ambiental, com um maior equilíbrio entre espaço edificado e não edificado. E duas periferias distintas, uma ainda de ocupação rarefeita, com tendência ao adensamento, e outra, com as maiores taxas de adensamento edificado e densidade demográfica da cidade, com destaque para os CHIS consolidados.

LEGENDA

DENSIDADE DEMOGRÁFICA
BRUTA POR SETOR
CENSITÁRIO
(Habitantes/ha)

Fonte: IBGE, 2010. Adaptação: Autor

LEGENDA

- MENOS DE 30%
- DE 30 A 50%
- MAIS DE 50%

Espaços livres de
uso público

Espaços livres de
uso específico

ESPAÇOS LIVRES
PRIVADOS INTRAQUADRA

Elaboração: Autor

41: Bairro Vieno – grande espaço livre intraquadra devido à baixa ocupação.

43: Bairro Brasília – medianas taxas de ocupação e espaço livre privado.

42: CHIS Ouro Verde - alta taxa de ocupação, pouco espaço livre intraquadra.

44: Centro - alta taxa de ocupação, pouco espaço livre intraquadra.

Sobre as características de uso do solo urbano, além dos aspectos morfológicos já comentados no Capítulo 3, reforça-se que na área central se encontram todas as agências bancárias, os principais comércios e serviços, além da maior parte das instituições públicas municipais, estaduais e federais. É ainda o lugar dos principais investimentos, voltados para todas as faixas de renda e faixas etárias, como joalherias, lojas de eletrônicos, e franquias de *fast food*, de farmácias, de lojas de departamentos.

Como resultado, observa-se uma grande animação e movimento de pessoas e veículos em todo o horário comercial. No período noturno, feriados e fins de semana a animação diminui, mas ainda se mantém devido a presença de restaurantes, hotéis, bares, boates e equipamentos de lazer. No entanto, exceto a Rua Rui Barbosa, avenida Tiradentes e vias adjacentes, o caráter residencial permanece, fortalecido pela construção de edifícios habitacionais pontuais.

As linhas de força de movimento que se originam na área central são caracterizadas por ruas ou avenidas que exercem relativas centralidades de bairros, como eixos que percorrem a periferia alcançando as saídas para a zona rural, onde se observa certa especialização, como lojas agropecuárias, de sementes e fertilizantes, veterinárias, ferragistas, de materiais de construção civil. Melhores exemplos: Rua Joaquim Barbosa e Ruas Virgílio de Melo Franco / Profª Lourdes Naves / Jaime Araújo, avenidas Sen. Melo Viana e Ver. Geraldo Teodoro, além das principais avenidas, Teodolino, Bahia, Minas Gerais e Mato Grosso. Não se pode afirmar, no caso de Araguari, que estes se fortaleçam devido a um processo de descentralização da área central. São centralidades complementares de consumo cotidiano, poucas vezes concorrentes, que se beneficiam do fluxo centro-periferia.

Esta periferia, por sinal, mantém, ainda, uma forte relação com a área central, por mais que os eixos de centralidades se

desenvolvam. Entende-se que este trânsito é favorecido pela relativa pouca distância entre o centro e a periferia (no máximo 4 km para os assentamentos mais distantes) e pelas facilidades de deslocamento geradas pela topografia favorável, uso de bicicletas ou moto-táxi⁸⁹.

Assim como nos eixos viários, em algumas praças desenvolvem-se subcentros, “centrinhos” de bairro de menor dinamismo, fortalecidos por equipamentos institucionais, como saúde e educação. Melhores exemplos são as praças da Constituição, com o Conservatório Estadual de Música e a UPA (Unidade de Pronto Atendimento); Dom Almir (da Medalha Milagrosa), com o hospital Santa Casa; e Santo Antônio, com o centro de saúde do bairro Goiás. Visualiza-se que estes centrinhos relacionados a praças são importantes para o planejamento local de seus bairros e deveriam ser qualificados, potencializando a urbanidade, como resultado. “As centralidades ganham representatividade a partir de sua estruturação como ponto nodal e de articulação das atividades, local de encontro de fluxos, aglutinador de permanência e do convívio coletivo”.⁹⁰

Como a paisagem urbana está em constante transformação e crescimento, centralidades podem se enfraquecer ou se fortalecer e novas podem surgir, principalmente centralidades pontuais, como um hipermercado, ou mesmo um *shopping center*⁹¹. Neste último caso será uma pena para a dinâmica sociodiversa do centro.

⁸⁹ Serviço regulamentado na cidade pela Lei nº 5.126, de 2013.

⁹⁰ COCOZZA, op cit. p. 76

⁹¹ Em 2014 foi anunciado pelas empresas Capanema Gouvea e 5R a construção de um empreendimento composto por *shopping center* (com 100 lojas), hotel, edifício comercial e condomínio fechado, nomeado Parque Araguari, localizado em área de um antigo curtume às margens do Córrego Brejo Alegre, adjacente à Av. Minas Gerais. No entanto, nada foi ainda iniciado. A empresa justificou que, na cidade, é comum um fluxo de consumidores que se deslocam até municípios maiores para fazer compras e lazer [Uberlândia]. Fonte: FRIAS, Maria C. *Grupo constrói complexos imobiliários em MG*. Coluna Mercado Aberto. Folha de S. Paulo. 23 jun. 2014.

45: Eixo de centralidade Av. Sen. Melo Viana, Bairro Goiás.

46: Rua Rui Barbosa, Centro.

47: Eixo de centralidade R. Joaquim Barbosa, Bairro Amorim.

Os aspectos de conectividade relacionam-se diretamente com as centralidades analisadas, já que estas se desenvolveram ao longo do tempo muito em função da boa interligação das vias. O estudo da conectividade, ou axialidade, entende a cidade como um sistema de espaços através de seu tecido físico, verificando os diferentes graus de integração da malha urbana. Esta relação evidencia o comportamento dos fluxos na cidade e tem como objetivo “estimar como a configuração da malha urbana influencia nos caminhos da cidade”⁹².

Segundo Bill Hillier, há duas teorias que direcionam para essa compreensão, a do movimento natural e a do movimento econômico. O primeiro ocorre por forças naturais, esse dá pela própria estrutura que configura o espaço de forma homogênea, sem a necessidade de atrativos. A segunda é a dinâmica central do crescimento das cidades, e combina o movimento natural e a estrutura da grade com os usos da terra e a densidade, em caminhos diversos para diferentes espaços culturais. Dentro dessa diversidade criada pela vida urbana, Hillier afirma que o espaço necessita de fato ser a linguagem comum da cidade.⁹³

A conectividade, então, tem a potencialidade de intensificar a centralidade e a densidade. A expansão urbana projetada por Vidulich determinou a conectividade atual da malha de Araguari, melhor representada pelas avenidas executadas do plano: Mato Grosso e Minas Gerais. Mas, tais eixos, por apenas tangenciarem o centro, não exercem ainda grande centralidade, muito menos passam por um adensamento. Possuem, certamente, centralidades pontuais, como faculdade, escolas ou instalações de comércio e serviço relevantes. Mas, são vias predominantemente tranquilas, pacatas. No entanto, tais avenidas são estruturas fundamentais para o futuro da cidade.

⁹² COCOZZA, op cit. p. 83.

⁹³ Ibidem.

Comprova-se, com o estudo de conectividade, como os eixos de centralidade já identificados, que se originam no centro, são vias intensamente conectadas na malha urbana. São vias bem integradas e de grande inteligibilidade no sistema viário, como exemplo mais relevante a Avenida Vereador Geraldo Teodoro. Entretanto, exercer boa conectividade no sistema viário não rebate, necessariamente, no desenvolvimento de um eixo de centralidade. São os casos das ruas Dona Cesária (limite entre os bairros Goiás e Industriários) e Moreira César, no bairro Miranda.

Nas novas áreas de urbanização, vetores oeste e nordeste, observa-se como o tecido reticular desconexo dificulta a integração destas com o tecido existente. São os casos dos CHIS Monte Moriá, Bela Suíça e Portal dos Ipês e do loteamento Interlagos. Importante observar, também, como os bairros historicamente segregados socioespacialmente são desconectados da malha urbana: bairros São Sebastião e Vieno, limitado pela ferrovia em nível e Novo Horizonte, limitado pela BR 050.

LEGENDA

- 1 Av. Mato Grosso
- 2 Av. Minas Gerais
- 3 Av. Ver. Geraldo Teodoro
- 4 Rua Dona Cesária
- 5 Rua Moreira César

AXIALIDADE GLOBAL

Elaboração: Autor
(Programa XSPACE)

TIPOS E USOS DE ESPAÇOS LIVRES

O levantamento dos espaços livres de edificação foi feito com base na carta “Planta Geral da Cidade – Sistema de Referência Cadastral” (2013), cujos dados foram verificados e atualizados a partir do mosaico de imagens de satélite Google (2013), do registro fotográfico aéreo realizado pelo Laboratório QUAPÁ - FAUUSP (2013), bem como dados conferidos no local. Cabe destacar que a Diretoria de Planejamento Urbano, divisão da Secretaria de Planejamento, Orçamento e Habitação da Prefeitura Municipal, qual disponibilizou os documentos cartográficos, não conta com base georreferenciada, fato que dificulta a sistematização dos dados coletados, bem como expõe fragilidades da gestão pública sobre o espaço urbano de Araguari.

Além das vias e passeios (ruas, avenidas, travessas e vielas), a cidade apresenta diferentes tipos de espaços livres públicos, como praças, parques, canteiros centrais, faixas de domínio, áreas de preservação ambiental, campos de várzea, entre outros. Entretanto são as praças e os canteiros centrais que marcam a paisagem da cidade nesse aspecto. Destes, poucos apresentam projeto paisagístico relevante, com exceção de algumas praças centrais, de maior visibilidade e valor simbólico, demarcadas ainda no projeto de expansão urbana da cidade de 1895. Na periferia, nota-se a qualificação pontual de alguns espaços, mas os estoques de espaços livres de recreação não qualificados se sobressaem. Os canteiros centrais das principais avenidas possuem alguns segmentos qualificados, mas, pouco contribuem, ainda, para inter-relações do sistema. A cidade apresenta dois parques urbanos propriamente ditos, nucleares e de pequeno porte, sendo um associado a uma reserva de mata nativa e outro a eventos.

Quadro 4: Categorias e Tipos de espaços livres de Araguari.

CATEGORIAS	TIPOS
De caráter ambiental	APPs
	Reservas de matas nativas
De práticas sociais	Praças
	Canteiros centrais (min. qualificados ou não)
	Rotatórias (praças)
	Parques nucleares
	Conservação
	Da cidade (Eventos)
	Quadras esportivas
De circulação e pedestres	Campos de várzea
	Áreas de poços de captação de água
	Calçadas
	Ruas
	Avenidas
Associados a sistemas de circulação	Vielas
	Estradas
	Canteiros centrais
	Rotatórias (praças)
	Faixas de domínio
	Rodovia
Associados a infraestrutura urbana	Ferrovias
	Viadutos/Trevo rodoviários
	Terrenos remanescentes do sistema viário
	Caixas d'água/Poços de captação de água
Associados a edifícios e entidades de serviços públicos	Subestação/Linhas de alta tensão
	Bacias de contenção
	Campus universitário
	Cemitérios
	Centro administrativo
	Centros esportivos
	Escolas/Creches
	Hospitais/Postos de saúde
	Aeródromo
Privados de uso coletivo	Segurança pública/Áreas militares
	Clubes
	Pesqueiros
Particulares	Centros esportivos
	Quintais/Recuos
	Viveiros
	Chácaras/sítios
	Pátios logísticos/indústrias
	Glebas especulativas sem uso

Baseado na Tabela SEL-Tipos Lab-QUAPÁ. Adaptação: Autor.

LEGENDA

- PRAÇAS
- PARQUES
- ESPAÇOS LIVRES ASSOC. AO SISTEMA DE CIRCULAÇÃO
- RESERVAS AMBIENTAIS APPs
- E.L ASSOC. A INFRAEST.
- E.L DE USO ESPECÍFICO

ESPAÇOS LIVRES
PÚBLICOS

Elaboração: Autor

ESPAÇOS LIVRES DE CARÁTER AMBIENTAL

Os espaços livres desta categoria caracterizam-se por terem a função de proteção ambiental de ecossistemas: matas nativas, cursos d'água e suas margens. São protegidas por legislação específica e não necessariamente se associam a outras funções, como práticas sociais ou circulação.

O Bosque John Kennedy, historicamente, caracteriza-se pelo melhor exemplar do tipo na cidade. Possui localização central, é bem acessível e bem apropriado pela população, o que o relaciona com a categoria de espaços livres de práticas sociais. É objeto de estudos científicos sobre educação ambiental e biologia pelos centros de pesquisas da região⁹⁴. É bem adequado; internamente conta com caminhos pavimentados, pontos de encontro com bancos e mesas, parquinho infantil, academia ao ar livre, espaço para eventos e restaurante. No entanto, os passeios de seu perímetro externo (cerca de 1.500 m) são efetivamente utilizados, especialmente para prática de caminhadas.

O Parque do Desamparo, sobre as nascentes do córrego de mesmo nome, ainda não foi inaugurado, como colocado no Capítulo 2. Acredita-se que a construção de equipamentos institucionais (Secretaria de Meio Ambiente e da Polícia de Meio Ambiente), que canalizou investimentos para a área, beneficiará na segurança e valorização do lugar. A área passou por um processo de recuperação de voçorocas e limpeza de lixo, mas as ligações clandestinas de esgoto para o córrego não foram ainda solucionadas. O antigo clube

⁹⁴ Uma nova espécie de aranha *mesobolivar delclaro* foi descoberta no Bosque por grupo de pesquisadores da UFU, UEG, UNIPAC e Instituto Butantan. Espécie de aranha é descoberta em Araguari, MG. G1 Triângulo Mineiro, 02 jun. 2012. Disponível em: <g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2012/06/especie-de-aranha-e-descoberta-em-araguari-mg.html> Consultado em: 06 out. 2015.

municipal Recanto do Galo foi incorporado à área, fato que já dota o futuro parque inicialmente de equipamentos para uso público.

O Parque Linear do Córrego Brejo Alegre, criado por lei em 1999, resguardou 40 m de cada margem do córrego no trecho de cerca de 3 km compreendido entre as avenidas Minas Gerais e Mato Grosso. A lei apresentou as diretrizes fundamentais: canalização do córrego no trecho citado; recuperação das áreas verdes; reserva de espaços para a instalação de equipamentos para recreação, lazer e descanso; despoluição das águas; prolongamento da Avenida Cel. Teodolino Pereira Araújo e rigor “non aedificandi” em relação às margens”.⁹⁵

Quinze anos depois, a implantação do parque ainda é expectativa, como comentado no Capítulo 3. Nem o primeiro passo, que consiste na coleta e tratamento do esgoto despejados no córrego, e no seu afluente Dâmasus, foi iniciado, reforçando a imagem negativa dos habitantes sobre estes córregos. São áreas degradadas e poluídas⁹⁶ que exigem a elaboração de projetos de qualificação e a adequada urbanização de seus entornos, de grande valor paisagístico. Esta valorização já foi observada pelo mercado imobiliário. Além da intenção de implantação do *Shopping* Parque Araguari, em 2014 foi anunciado o loteamento Jardim Botânico na extremidade leste da mancha urbana. Pela primeira vez um loteamento foi apresentado claramente associado a uma APP urbana, do córrego Brejo Alegre.

Nas bordas urbanas, as APPs vêm sendo resguardadas pelos novos loteamentos, mas não possuem nenhum tipo de qualificação, nem intenção anunciada. São áreas cercadas, sem ao menos um passeio devidamente qualificado. Barreiras físicas, quando poderiam ser lugares de conexão e contato com o meio natural.

⁹⁵ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei municipal nº 3.374, 25 jun. 1999.*

⁹⁶ PEREIRA, Crislane C.; LIMA, João D. Gestão ambiental no médio curso do Córrego Brejo Alegre de Araguari (MG). In: *I Simpósio Mineiro de Geografia*, 2014, Alfenas. Anais. Alfenas, 2014.

48: Ao centro: Mata do Desamparo.

49: Obras de implantação (interrompidas) do Parque Mata do Desamparo.

50: Bosque John Kennedy e APP do Córrego Brejo Alegre.

51: Início da APP do Córrego Brejo Alegre a partir da Avenida Teodolino.

52: Entrada do Bosque John Kennedy – Avenida Minas Gerais.

54: Passeio interno do Bosque – prática de caminhadas.

53: Passeio interno do Bosque – restrições de uso.

55: Passeio externo do Bosque – prática de caminhadas.

56: Imagem de divulgação do loteamento Jardim Botânico.

57: Propaganda governamental de 2012 sobre intervenções de qualificação em áreas de fragilidade ambiental.

58: Implantação do loteamento Jardim Botânico (ao fundo).

Mais parques, mais viva!

Urbanizar os parques Brejo Alegre e da Mata do Desamparo: este é o nosso alvo!

Assegurar a execução dos projetos paisagísticos e urbanísticos às margens do Córrego Brejo Alegre e da Mata do Desamparo (inclusive a nova sede da Secretaria de Meio Ambiente e da Polícia de Meio Ambiente), além de garantir um carinho especial para com nosso Bosque Municipal.

Espaços de convivência, recreação, práticas esportivas, manifestações artísticas e de estudos científicos.

ESPAÇOS LIVRES DE PRÁTICAS SOCIAIS

São os espaços públicos comumente conhecidos como de recreação e lazer, caracterizados, na cidade, por 45 praças oficiais, sendo 22 minimamente qualificadas⁹⁷, e pelo Parque de Exposições. As praças centrais possuem um caráter predominantemente de estar e convívio, qualificadas ainda em meados do século XX, e as recentes qualificações de praças na periferia possuem um caráter de uso misto (espaços de estar e espaços para a prática de esportes). Na área central, a Pç. Manoel Bonito caracteriza-se por ser a principal praça de entorno comercial, devido a sua melhor relação com as ruas Rui Barbosa e Tiradentes (eixos de centralidade comercial/financeiro) e ainda se mantém o projeto do arquiteto João Jorge Coury, de 1966, com intervenções na vegetação, como a retirada das árvores da espécie sibipiruna. A Pç. Getúlio Vargas destaca-se pelo suporte a eventos, como apresentações artísticas esporádicas, e passou por grandes modificações do projeto original, também de Coury. As praças Nilo Tabuquini (da Matriz) e do Rosário chamam a atenção por darem suporte a eventos religiosos e serem pontos de encontro de grupos sociais, já que emolduram as igrejas que nela estão implantadas. Já a Pç. Dom Almir (da Medalha Milagrosa), que também se relaciona com a igreja, recentemente teve seu uso impulsionado com a revitalização do hospital Santa Casa, para ela voltada, como comentado nos aspectos de Centralidades deste Capítulo.

Ainda na área central é importante destacar outras três praças originárias do projeto de expansão urbana da cidade que se configuram como importantes elementos do sistema de espaços livres. São praças conformadas a partir da malha quadriculada, assim como as comentadas a cima, mas cujo entorno se diferem pelo caráter

⁹⁷ Considera-se minimamente qualificados os espaços livres públicos com a presença de caminhos pavimentados, tratamento de vegetação, mobiliário mínimo (bancos) e iluminação.

transitório entre uso misto e predominantemente residencial. São as praças Farid Nader, Elmiro Barbosa e Terezinha França de Lima, esta última a maior praça da cidade, com cerca de 14.000 m².

Em 2006, o restauro da antiga estação ferroviária da Estrada de Ferro Goiás, voltada para a Pç. Gaioso Neves, reabilitada, chamou a atenção do público juvenil para encontros no período da noite, o que ocasionou conflitos de convívio com os moradores do entorno, devido, essencialmente, à poluição sonora. Além de atividades informais, inclusive ilícitas, a praça comumente recebe eventos culturais e comunitários que utilizam do palco proporcionado pelo pórtico frontal e escadarias do edifício. A estação ferroviária, renomeada Palácio dos Ferroviários, tornou-se o “cartão postal” da cidade na região.

Na periferia, a Pç. Sérgio Pacheco, apesar da pouca densidade de habitações no entorno imediato, é bem adequada e apropriada pela população, utilizada por um público heterogêneo, desde crianças no período diurno no parque infantil à jovens no período noturno. Tal caso, curiosamente, foge a “regra” geral de que uma praça, para ser bem utilizada, necessita de um entorno plenamente habitado. A praça configura-se pela implantação no cruzamento de duas avenidas. Apesar de não ter a forma circular, atua como uma rotatória no sistema viário. No contexto urbano, faz interface com dois equipamentos institucionais (Parque de Exposições e 2º Batalhão Ferroviário) e para a ferrovia desativada.

Já a Praça João Batista Fonseca, no limite leste do bairro Santiago, evidencia o programa de uso misto recorrente das novas praças periféricas, composta por espaços contemplativos, de encontro e esportivos. Além disso, outra observação interessante é a relação urbano-rural, já que a praça se localizava nos limites entre a malha urbana e áreas agrícolas, até 2015, quando foi implantado o loteamento Granville.

É relevante mencionar ainda outras praças qualificadas localizadas na periferia consolidada, ainda não citadas, como as praças: Augusto Diniz (de Fátima), no bairro N. S. de Fátima; Milton de Melo (do Aeroporto) e padre Elói (São José Operário), no bairro Jardim Regina; Waldomiro Barbosa, no bairro do Bosque; e Juca Domingos, no bairro Industriários. Em 2015, foram minimamente qualificadas as praças periféricas: José Sebastião dos Anjos (N. S. da Abadia), no bairro Milenium; Maurício Santos de Souza, no bairro Brasília e Mário Nunes, no loteamento Interlagos.

Em relação aos parques, além do Bosque John Kennedy, já comentado, o outro parque da cidade, propriamente dito, é o Parque de Exposições Rondon Pacheco. Este se caracteriza por uma área de 9 hectares, qualificado para a realização de eventos, *shows* e exposições agropecuárias, além de abrigar as sedes da secretaria municipal de Agricultura e Sindicato dos Produtores Rurais de Araguari. No entanto, não possui equipamentos de lazer e prática esportiva, muito menos é aberto para a apropriação pública diversa, como prática de caminhadas, lazer, recreação e contemplação em sua área vegetada.

59: Pç. Manoel Bonito (ao centro) e Pç. Nilo Tabuquini (acima, à direita).

60: Pç. Nilo Tabuquini, em readequação em 2015.

61: Praça Getúlio Vargas.

62: Praça Terezinha França de Lima, relação com a Av. Minas Gerais.

63: Praça Farid Nader, relação com a Av. Teodolino.

64: Pç. Elmiro Barbosa, relação com o Colégio Berlaar Sagrado Cor. de Jesus.

65: Praça Dom Almir. Ao fundo, Hospital Santa Casa.

66: Pç. Marechal Rondon – entre Parque de Exposições, 2º B.F. e linha férrea desativada (à direita).

67: Pç. João Batista Fonseca. Vista entre os bairros Santiago e Ouro Verde.

68: Pç. João Batista Fonseca.

ESPAÇOS LIVRES DE CIRCULAÇÃO

Esta categoria de espaços livres é caracterizada por tipos com uso de circulação de pessoas e veículos, ou seja, todo o sistema viário e ferroviário. Estes configuram, portanto, a malha urbana, composta pelos diferentes tecidos, estruturando o sistema de espaços livres. O entendimento dos tipos de espaços livres de circulação, suas maneiras de apropriação e potencialidades se enriquecem quando relacionados com a conectividade da malha urbana. Como exemplo, as avenidas estruturais Minas Gerais e Mato Grosso.

A Avenida Minas Gerais liga a cidade no sentido norte-sul por 5,3 quilômetros, e tem como característica suas amplas dimensões (50 metros de largura, sendo 20 de central, 10 de cada leito viário e 5 de cada passeio). Apesar da potencialidade paisagística, inexistia ainda iniciativa para a qualificação de toda a avenida. Contudo, 600 metros de sua extensão, entre as avenidas Teodolino e Mato Grosso, foram qualificados com passeios e pontos de encontro, estimulando seu uso, especialmente por moradores do entorno e estudantes das escolas próximas.

Nos lugares voltados para pontos de centralidades, alguns segmentos de canteiro central foram reduzidos para a implantação de estacionamentos. O Plano Diretor de 2004 tentou resguardar a integridade dos 20m de largura dos canteiros centrais, quando indicou “coibir a construção de estacionamentos nos canteiros centrais das avenidas estruturais, mantendo aqueles já existentes”⁹⁸. Entretanto, muito provavelmente por pressões de empresários locais interessados no uso dos estacionamentos, a Câmara Municipal revogou este item⁹⁹. Assim, no Projeto de Lei do Sistema Viário de 2007, foram

⁹⁸ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei Complementar nº 34 de 28 de dezembro de 2004*. op. cit. p. 21.

⁹⁹ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei Complementar nº 46 de 21 de novembro de 2006*.

apresentadas normativas para a elaboração de bolsões de estacionamentos nas áreas de canteiro central, ainda não executados¹⁰⁰. Contudo, este imbróglcio teria sido desnecessário caso se tivesse consultado a lei federal do Código Nacional de Trânsito, que proíbe estacionamento junto ou dentro de canteiros centrais de avenidas¹⁰¹.

O canteiro da avenida também é usualmente apropriado por moradores de rua. O aspecto de conflito sobre o espaço público foi percebido em nota publicada na imprensa local, evidenciando, ainda, o preconceito a este grupo social causado pela incompreensão do viver em sociedade. O comentário abrange ainda uma praça na área pericentral.

A coisa está feia na Praça dos Ferroviários. Ontem aproximadamente às 11h, uma turma de andarilhos fazia o seu almoço a céu aberto, com direito a fogueira, panelas e filas para o rango. Quem passava pelo local ficava estarecido com tamanha estrutura dos seres andantes. Uma vergonha para a cidade.

Outro local que também tem grande movimento durante as refeições e à tarde, é no entroncamento das avenidas Mato Grosso e Minas Gerais, onde uma grande concentração de moradores de rua faz uso de bebida alcoólica e também almoça e janta com direito ao fogãozinho de tijolos. Para incrementar ainda mais o happy hour, vez em quando aparece um simpático violeiro que anima o rango. Socorro.¹⁰²

A Avenida Mato Grosso liga a cidade no sentido leste-oeste por 8 quilômetros, tem as mesmas dimensões de perfil da Av. Minas

¹⁰⁰ PMA – Prefeitura Municipal de Araguari. *Projeto de Lei do Sistema Viário Básico do Município de Araguari*, 2007. p. 5.

¹⁰¹ MARCOS, Antônio. *Ministério Público instaura inquérito de remoção de estacionamentos de canteiros centrais*. 22 nov. 2011. Disponível em: <www.observatoriodearaguari.com/2011/11/ministerio-publico-instaura-inquerito.html> Consultado em: 10 out. 2015.

¹⁰² MARQUES, Márcio. *Em Resumo*. Gazeta do Triângulo, 26 fev. 2014.

Gerais, e também possui pontos de estacionamentos irregulares no canteiro central. Não possui, ainda, segmentos de canteiro qualificados, no entanto, possui duas quadras poliesportivas implantadas, uma no bairro Goiás, outra entre os bairros Sibipiruna e Paraíso.

Um aspecto relevante desta avenida é seu caráter rodoviário. Em Araguari não é significativa a presença de grandes eixos rodoviários na mancha urbana, com exceção da BR-050, a única que corta parte da cidade em sua extremidade sudeste. As demais rodovias nascem a partir do prolongamento de avenidas no interior da cidade. Tal característica faz com que algumas avenidas, como a Mato Grosso, assumam um caráter rodoviário, apesar de não ter tal função, incrementando o tráfego e intensificando a poluição do ambiente urbano.

O Poder Legislativo Municipal defende a função de ligação rodoviária da Avenida Mato Grosso (entre BR-050, MG-413 e MG-223) e propôs a “construção de um corredor exclusivo para o trânsito de ônibus e carretas no canteiro central”, solicitou passar a responsabilidade da via para o Estado e ainda, solicitou a implantação de um pedágio na avenida ¹⁰³. O poder judiciário, representado pela Promotoria de Justiça e Curadoria de Defesa do Patrimônio Público sugeriu a construção de um elevado sobre a avenida, “uma *highway* que livraria a cidade do trânsito da rodovia”¹⁰⁴. Podem-se entender tais proposições como influências das práticas executadas nas metrópoles no imaginário dos representantes dos poderes legislativo e judiciário.

Parece que ainda não se compreendeu que a discussão referente ao tráfego rodoviário em área urbana será, ao menos,

minimizada com a construção do anel viário da cidade, evidentemente, desde que seu traçado seja bem planejado e seja norteado pelo interesse público. Percebe-se, por parte de todos os poderes, um total despreparo técnico e desconhecimento sobre intervenções no espaço urbano.

Talvez o principal espaço livre de circulação da cidade seja a Avenida Teodolino. Como já comentado no Capítulo 2, sua construção e qualificação, de certo modo, “costurou” o centro da cidade. Além da função viária, sua apropriação sociodiversa retrata as possibilidades de hibridismos entre o sistema viário e o sistema de espaços livres de práticas sociais, para o enriquecimento e melhor distribuição dos espaços livres públicos. Conforme já mencionado no Capítulo 2, a qualificação de um dos seus segmentos por uma empresa privada incentivou sua apropriação e fortaleceu sua centralidade.

Na periferia, dentre os poucos espaços livres qualificados, chamam atenção os segmentos de canteiros centrais de algumas avenidas. Segundo a Prefeitura Municipal, foram estabelecidas parcerias com empresas privadas para a urbanização dos canteiros centrais das avenidas Valter Nader (400 m), São Paulo (370 m), Brasil (830 m) e Comissão Crulls (250 m)¹⁰⁵. Porém, percebe-se que foram qualificados apenas os trechos que emolduram ou servem como principais acessos aos empreendimentos imobiliários promovidos por tais empresas parceiras.

Em 2014 a Prefeitura regulamentou o Programa “Adote uma praça ou um canteiro central”, que trata das parcerias público-privadas para a qualificação de “praças, jardins, canteiros centrais de avenidas e espaços de lazer abertos, além de outros setores com destinação vegetal”¹⁰⁶.

¹⁰³ CÂMARA MUNICIPAL DE ARAGUARI. Requerimentos nº 698, 702 e 717 de 17 abr. de 2012. Disponível em <www.camaraaguari.gov.br> Consultado em: 29 abr. 2013.

¹⁰⁴ Promotora de justiça quer a construção de uma “*highway*” para livrar a cidade do tráfego de caminhões. Correio de Araguari, 16 jun. 2011.

¹⁰⁵ Prefeitura chega a 4ª parceria para urbanização de espaços públicos. Correio de Araguari, 17 jan. 2012.

¹⁰⁶ Projeto para a conservação de áreas verdes reúne Executivo e iniciativa privada. Gazeta do Triângulo, 7 fev. 2014.

O sistema ferroviário configura-se, historicamente, como um importante elemento do sistema de espaços livres da cidade. Verificou-se como a dinâmica de construção e demolição deste sistema influenciou diretamente na conformação da mancha urbana, como a construção da Avenida Batalhão Mauá sobre os trilhos da Mogiana. Já o tombamento dos trilhos remanescentes da EFG na área noroeste da cidade, como anteriormente citado no Capítulo 3, representou a última controvérsia a respeito da gestão deste sistema. Tal medida se contrapôs à forte pressão, tanto de setores civis como internos à Prefeitura e ao poder Legislativo, para sua retirada e a transformação de avenida em seu espaço, assim como a Av. Batalhão Mauá. O inventário de proteção do leito de trilho justificou o tombamento e dispôs sobre as medidas de conservação:

A linha férrea se apresenta como um elo centro e arredores, rico em história, com grande potencial de uso turístico cultural e ambiental. Um pedaço da história do Estado de Goiás. Um *link* entre o passado, presente e futuro, envolvendo várias pessoas e regiões, presente na paisagem urbana de Araguari por mais de um século. Este leito ferroviário é para a Estação da Goiás o mesmo que um córrego para uma nascente, uma continuidade que se relaciona, um atribuindo sentido ao outro, aferindo sentido aos remanescentes ferroviários e presente na identidade cultural do araguarino.

Medidas de Conservação: Realizar um projeto de requalificação urbana tendo os trilhos como elemento principal de um parque linear. Fiscalizar invasões e usos adversos ao ferroviário. Retomada do uso com finalidades turísticas, que demandaria a manutenção dos trilhos e dormentes.¹⁰⁷

¹⁰⁷ FAEC - Fundação Aragarina de Educação e Cultura. *Inventário de proteção da linha férrea da antiga Estrada de Ferro Goiás no perímetro urbano de Araguari – MG*. Araguari, 2011. p. 2.

O tombamento da ferrovia, com 2,5 quilômetros de extensão e faixa de domínio entre 10 e 30 m de largura, resguardou uma área significativa para a promoção da qualidade ambiental e urbana da periferia da cidade, carente de espaços livres públicos qualificados.

O sistema ferroviário em uso, construído na década de 70 na borda urbana percorre extensas áreas periféricas urbanas, ruo-urbanas e industriais, ainda pouco adensadas e extremamente planas. Inter-relacionam-se com faixas de domínio rodoviárias e corredores ecológicos (cursos d'água e áreas de preservação permanente). Sua gestão atual é concedida a FCA, a qual fica encarregada de sua manutenção, no entanto, sem se comprometer com a urbanização das faixas de domínio. Acredita-se que as faixas de domínio ferroviário em área urbana devem ser qualificadas, são espaços funcionais híbridos, já que além de sua função logística, potencializam a apropriação pública.

Ao final, é importante analisar aspectos qualitativos das ruas (vias e passeios) da cidade como um todo. São as ruas que estruturam o sistema de espaços livres, é o espaço prioritário para a circulação. Os dados do Censo IBGE (2010)¹⁰⁸ apresentam um panorama sobre a qualidade destes espaços: 99% dos domicílios estão voltados para vias com iluminação pública, 92% voltados para vias com arborização¹⁰⁹, 92% para vias pavimentadas (seja asfalto ou pedras) e 85% para calçadas com faixa de circulação pavimentadas.

¹⁰⁸ IBGE. Características urbanísticas do entorno dos domicílios, 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/entorno/entorno_tab_municipios_zip_xls.shtm> Consultado em: 13 out. 2015.

¹⁰⁹ O alto de número de domicílios com passeio arborizado apresentado chama a atenção, já que não se observa uma alta arborização viária, de fato. Deve-se ao método da pesquisa que considera a existência de árvore na calçada ou em canteiro central, caso exista. Também não se detalhou o porte do elemento arbóreo.

69: Avenida Minas Gerais (esquerda)

70: Avenida Mato Grosso. (centro)

71: Av. Teodolino. (direita)

72: Av. Minas Gerais. Segmentos qualificados – entre Avenidas Teodolino e Mato Grosso.

73: Av. Minas Gerais – segmento com estacionamento em frente ao IMEPAC.

74: Canteiro central da Av. Mato Grosso.

75: Quadra poliesportiva sobre o canteiro central da Av. Mato Grosso.

76: Canteiro Unimed sobre um segmento da Av. Teodolino.

77: Av. Batalhão Mauá, construída sobre ferrovia Mogiana demolida.

78: Via estreita e edificações remanescentes do núcleo urbano inicial – Rua Aurélio de Oliveira x Travessa 7 de Setembro.

79: Academia ao ar livre – Av. São Paulo.

80: Antigos trilhos da EFG em canteiro central – R. Margem dos Trilhos.

81: Ferrovia em uso nas bordas urbanas.

82: Pátio ferroviário FCA. (ao centro)

83: Ferrovia em uso nas bordas urbanas.

ESPAÇOS LIVRES ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA

Tais espaços caracterizam-se por serem de uso e acesso predominantemente restrito. Servem à captação, tratamento e distribuição de água, redes de energia elétrica, contenção de águas pluviais e destinação final dos resíduos sólidos. Na cidade se localizam nas áreas pericentrais e, principalmente, periféricas, fato que evidencia sua importância para a distribuição dos espaços livres no sistema.

Sobre os espaços livres associados à infraestrutura ressalta-se a presença de áreas de captação de água subterrânea (baterias) que abastecem a cidade. São oito áreas distribuídas por toda a cidade e configuram significativo estoque de áreas livres, entretanto seis possuem acesso restrito à SAE - Superintendência de Água e Esgoto. Apenas duas áreas mesclam-se com o uso de práticas sociais, a pequena Praça João da Silva e Oliveira, no bairro Paraíso, e a Pç. Vereador Pedro Chagas, no bairro Milenium. A maior e principal destas para o sistema de espaços livres já foi apresentada no Capítulo 2: a Caixa d'Água do bairro Industriários. A área possui cerca de 4,5 hectares e conforma-se por uma quadra. Internamente abriga a sede da SAE e equipamentos de captação e cloração de água. Seu perímetro, com cerca de 900 m, vem sendo apropriado ao longo dos últimos anos para a prática de caminhadas. Dentre as demais baterias, três configuram-se por áreas intraquadra, como grandes lotes, e as outras três por áreas conformadas a partir de parte de quadra.

Já os espaços livres relacionados ao fornecimento de energia elétrica interferem relativamente pouco na mancha urbana. A cidade conta com uma subestação, localizada no bairro N. S. de Fátima, e a linha de alta tensão em sua direção (com cerca de 2 quilômetros de extensão) teve o entorno ocupado a partir dos últimos dez anos, com a implantação de CHIS no vetor oeste da cidade. No entanto, a faixa de servidão da linha de transmissão não possui qualificação

paisagística. A empresa de energia elétrica restringe os usos desta faixa, proibindo a implantação de passeios ou ciclovias, ao menos permite a implantação de vegetação de pequeno porte, com até três metros de altura¹¹⁰, ainda não implantadas pela Prefeitura.

O último aspecto relevante sobre os espaços livres associados à infraestrutura se refere às bacias de contenção de águas pluviais, pulverizadas pela periferia da cidade pelas urbanizações recentes. Tanto os CHIS quanto os loteamentos promovidos por incorporadoras utilizam parte das áreas destinadas à recreação e lazer para a escavação de bacias de contenção (piscinões), já que tais áreas não se conectam à rede de drenagem subterrânea¹¹¹. Foram contabilizados catorze piscinões, concentrados nos vetores de expansão oeste e nordeste. Caracterizam-se por áreas permeáveis, como "lagos pluviais" para a infraestrutura verde¹¹². No entanto, são cercadas, sem nenhuma qualificação, sequer passeios em seus perímetros.

¹¹⁰ *Utilização de faixa de servidão de linhas de transmissão*. Disponível em: <www.cemig.com.br/pt-br/A_Cemig_e_o_Futuro/sustentabilidade/nossos_programas/Ambientais/Paginas/faq.aspx> Consultado em: 10 out. 2015.

¹¹¹ Fato evidenciado pelos dados do Censo IBGE (2010), que mostra que apenas 15% dos domicílios da cidade estão voltados para vias dotadas de bueiro (boca de lobo). IBGE. Características urbanísticas do entorno dos domicílios, op. cit.

¹¹² CORMIER, Nathaniel S.; PELLEGRINO, Paulo R. M. Infra-estrutura verde: uma estratégia paisagística para a água urbana. *Paisagem Ambiente: ensaios*. São Paulo, n. 25. p. 125-142. 2008. p. 134.

84: Caixa d'Água do bairro Industriários (fábrica de sucos Dafruta, acima).

85: Prática de caminhada no fim de tarde no passeio da Caixa d'Água.

86: Pç. Ver. Pedro Chagas, no bairro Milenium – bateria de captação de água.

87: Linha de alta tensão e bacias de contenção de água pluvial entre CHIS Bela Suíça e Monte Moriá.

ESPAÇOS LIVRES ASSOCIADOS A EQUIPAMENTOS DE SERVIÇO PÚBLICO

Refere-se aos espaços livres predominantemente associados a edifícios ou prestação de serviços públicos, que apresentam diferentes usos, como cemitérios, funções administrativas de poderes públicos, áreas militares e de segurança, equipamentos relacionados aos diversos tipos de transporte, equipamentos educacionais e de saúde. Os três últimos de propriedade pública ou privada.

O primeiro cemitério da cidade, localizado atrás da igreja Matriz, foi desativado ainda no início do século XX, com a inauguração do Cemitério Bom Jesus da Cana Verde, no bairro Miranda. Já no início do século XXI foi inaugurado o Cemitério Park, na borda urbana, atual bairro Parque dos Verdes. Os dois cemitérios são de propriedade e gestão pública. São horizontais, sendo, o primeiro, tradicional, com a presença de jazigos, e o segundo, com ampla área permeável, com forração gramínea e lápides simples. São importantes para o sistema de espaços livres, pois, além do patrimônio vegetal e área permeável, são espaços de valor simbólico e cultural.

Os edifícios com funções administrativas localizam-se predominantemente nas áreas centrais e pericentrais. Como um todo, não são elementos de destaque no sistema, com exceção do Centro Administrativo e Cultural implantado no antigo pátio ferroviário da EFG, já comentado no Capítulo 3.

A cidade conta com duas áreas militares pertencentes ao 2º Batalhão Ferroviário, uma no bairro Miranda (11 ha) e outra no bairro Maria Eugênia (6 ha). Esta última com amplos espaços vegetados. Outro espaço do tipo relevante é a sede do 53º Batalhão de Polícia Militar, no bairro Aeroporto (3,5 ha). Já os espaços relacionados aos diversos tipos de transportes caracterizam-se pelo aeroporto, a rodoviária, o pátio ferroviário (sob gestão da FCA), e garagens de

empresas de ônibus e transporte rodoviário, todos localizados em área periférica.

As redes de escolas e equipamentos relacionados à educação são importantes para o sistema de espaços livres, pois se distribuem de forma equilibrada pelo espaço urbano e são, geralmente, estoques de áreas livres vegetadas intraquadra, embora, poucas apresentem qualificação paisagística. São 66 equipamentos, entre públicos e privados¹¹³.

Já a rede de atendimento à saúde, apesar da boa distribuição pela cidade, são menores, em área, do que os espaços educacionais, além de serem espaços com pouco espaço livre de edificação. São cerca de 30 equipamentos, entre unidades básicas de saúde e hospitais¹¹⁴.

Como já comentado na análise das centralidades, boa parte dos equipamentos descritos se relacionam com os espaços livres de práticas sociais, configurando pontos de referência ou “centrinhos” de bairros.

¹¹³ Levantamento realizado no *site* da Secretaria de Educação de Minas Gerais. Disponível em: <www.educacao.mg.gov.br/parceiro/lista-de-escolas>, consultado em 12 out. 2015.

¹¹⁴ ARAÚJO, op. cit., p. 212.

88: Aeroporto, Pç. Milton de Melo, 53º Batalhão de Polícia Militar.

89: UBSF do Bairro Goiás, na Pç. Santo Antônio.

90: Faculdade IMEPAC (ao centro).

91: UBSF Bairro Brasília na Pç. Maurício Santos de Souza.

ESPAÇOS LIVRES PRIVADOS

Características dos espaços livres privados já foram abordadas no item Configuração Espacial deste Capítulo, especificamente sobre os espaços livres intraquadra. Este item comentará sobre os espaços livres de propriedade privada de maior porte, classificados entre espaços livres de uso coletivo, como clubes, pesque-pague, centros esportivos, ou espaços livres relacionados ao meio rural, como sítios e fazendas localizadas na borda urbana.

Entre os clubes e similares, destacam-se, em Araguari, o Pica-Pau Country Club, o Esporte Clube Cometa, o Clube dos Oficiais Quero-Quero e a Associação Atlética Banco do Brasil. O primeiro se destaca na relevância para as práticas sociais e na penetração sobre a sociedade de classe média, com cerca de 11 mil associados em 2014 (entre titulares e dependentes).

As áreas rurais da borda urbana caracterizam-se por sítios e fazendas, de uso agrícola, como plantações de oleaginosas e café e pastagens. O único loteamento de chácaras, Chácaras das Araras, distante cerca de 2 km da mancha urbana, é irregular, fora do perímetro urbano, e não teve o sucesso de mercado esperado.

92: Centro esportivo privado, Bairro Independência.

93: Chácaras das Araras (ao centro, acima), voltada para represa construída sobre o córrego das Araras. Envoltas por plantações de café.

RELAÇÕES SISTÊMICAS DOS ESPAÇOS LIVRES

As relações entre os espaços livres acontecem por meio das múltiplas interfaces presentes entre tais elementos, sejam simbólicos, funcionais ou ambientais.

A análise histórica destas relações mostrou, por exemplo, que os espaços livres com potencial para uma estruturação urbana mais qualificada ao uso público a partir da região central foram apropriados para a estruturação viária. São estes: Avenida Teodolino sobre margens do córrego Brejo Alegre (trecho de 2,5 quilômetros) e Avenida Batalhão Mauá sobre faixa de domínio da ferrovia Mogiana (3,2 quilômetros). Tal falta de visão sistêmica, somada ao excesso de visão funcionalista do poder público, resultou na descaracterização destes espaços livres que, caso fossem mantidos e qualificados, hoje enriqueceriam o sistema para apropriações públicas mais diversas. Entende-se, é claro, a importância do sistema viário como rede a partir da qual a cidade é entendida, bem como o momento histórico de tais intervenções (segunda metade do século XX). No entanto, a canalização de investimentos na qualificação deste sistema viário continua sendo prioridade.

Nos novos parcelamentos, a maximização da quantidade de lotes disponíveis e a falta de coerência com o desenho urbano é facilmente observada. A “área verde” perde sua representatividade enquanto praça e evidenciam-se espaços livres de recreação fragmentados e associados ao espaço livre viário como canteiros centrais e rotatórias.

Em relação ao córrego Brejo Alegre, apesar da potencialidade que representa para a estruturação ambiental do sistema de espaços livres, seu fundo de vale restante em área urbana dificilmente abrigará um parque linear com caráter claro de conectividade, devido ao seu parcelamento ao longo do tempo, inclusive para atividades agro-

industriais já consolidadas. Visualiza-se, portanto, na melhor das hipóteses, trechos fragmentados (não lineares) de propriedade pública que poderão compor um sistema de recreação e lazer associado à APP. A não ser que se utilize de grandes desapropriações, obviamente essa é a hipótese pouco provável.

No entanto, a conexão física não é determinante na avaliação qualitativa do sistema de espaços livres, pois o incremento do sistema não reside apenas na inserção de “corredores verdes” ao espaço urbano, mas também na organização espacial equilibrada de espaços livres pela mancha urbana.

A generosidade de espaços livres distribuídos na região central, herança da implantação de parte do projeto de expansão urbana, possibilita um aumento das inter-relações a partir das principais potenciais estruturas de conexão que abrangem todas as regiões da cidade: avenidas Minas Gerais, Mato Grosso, Teodolino, Córrego Brejo Alegre e faixa de domínio da ferrovia desativada.

Os hibridismos de funções e usos, que se caracterizam por áreas de difícil categorização, mostram-se como interessantes elementos para análise, como rotatórias-praça, avenidas-parque ou ferrovia-parque, esta última em potencial. “São saudavelmente ambíguos para que se permitam uma criação ampla de significados”¹¹⁵. As rotatórias, por exemplo, inserem-se na categoria espaços livres de circulação, mas usualmente tem em Araguari caráter de práticas sociais. Nos projetos dos parcelamentos recentes percebe-se uma pulverização desse tipo nos seus desenhos, sendo já contabilizadas como áreas de recreação. Em relação à faixa de domínio da ferrovia desativada tombada como patrimônio histórico, esta insere-se no espaço livre associado a sistemas de circulação, mas

¹¹⁵ MAGNOLI, Miranda M. E. M. *Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana*. 1982. 116 p. Tese (Livre docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982. p. 53.

as recomendações de tombamento sugerem a implantação de um parque público linear. Já em relação aos canteiros centrais das avenidas de maior porte, ainda pouco explorados paisagisticamente, podem ser considerados importantes elementos na configuração do sistema com grande potencial de suporte a espaços de convívio e lazer, bem como circulação, com passeios e ciclovias. Ressalta-se que inexistem ciclofaixas ou ciclovias na cidade.

Identifica-se, ainda, como espaços potenciais para o enriquecimento do sistema, as áreas de captação de água subterrânea da SAE. São áreas com boa qualidade paisagística, convidativas à apropriação e bem distribuídas pela cidade. Além disso, visualiza-se a área do Aeroporto subutilizado, já quase totalmente envolto de urbanização, preciosa para a qualificação do sistema, como o primeiro grande parque da cidade.

Todo apanhado deste Capítulo buscou apresentar uma compreensão da dimensão social da paisagem urbana de Araguari, das relações que a conformam e a transformam, entendendo o sistema de espaços livres enquanto possibilidade de convívio social, não apenas de importância ambiental ou ecológica¹¹⁶.

¹¹⁶ MACEDO, Silvio S. et. al. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: TÂNGARI, Vera R., ANDRADE, Rubens de, SCHLEE, Mônica B. (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: PROARQ-UFRJ, 2009. p. 62.

94: Prática de caminhada no canteiro central da Avenida Teodolino.

CAPÍTULO 5 – UNIDADES DE PAISAGEM DE ARAGUARI

Nesta última etapa do estudo, objetiva-se aprofundar a análise sobre porções de áreas que apresentam estruturas morfológicas semelhantes. A compartimentação do espaço urbano em unidades de paisagem contribui para um melhor entendimento de áreas antropizadas, configurando-se como um método de entendimento da forma urbana que instiga a verificação das contradições existentes e dos produtos espaciais resultantes das disputas sociais. Ademais, o estudo auxilia no planejamento e projeto da paisagem, pois a identificação das características, entraves e oportunidades de uma determinada unidade orienta as ações de planejamento de forma a considerar as particularidades espaciais existentes.¹¹⁷

Também, é fundamental o entendimento das especificidades escalares para a aplicação do método de análise das unidades de paisagem, sendo possível a subdivisão destas escalas de abordagem em regional, intraurbana (tecidos) e local. Tal classificação não visa definir ou limitar o número de escalas a serem compreendidas, visa apenas facilitar os recortes de análise.¹¹⁸

Para esta etapa, considera-se a leitura intraurbana, composta pela mancha urbana (tecidos e borda urbanizada) e a leitura local (quadras e lotes). Após a compreensão sistêmica dos espaços livres e das diversas especificidades que o envolve em relação à forma urbana

(conforme descritas nos capítulos anteriores) é possível compartimentar a mancha urbana em Unidades de Paisagem, de modo a facilitar a identificação de problemas, de tendências e de potencialidades na escalas intraurbana e local. Entretanto deixa-se evidente que:

A delimitação das Unidades de Paisagem não é estática. O processo de urbanização da cidade pode gerar novas Unidades de Paisagem, incorporar novas áreas a unidades existentes, ou até mesmo uma Unidade de Paisagem pode sofrer diferentes pressões (de verticalização, de adensamento, de desvalorização imobiliária) contribuindo para diferentes alterações em sua paisagem, o que pode resultar no rearranjo das Unidades de Paisagem.¹¹⁹

O estudo das Unidades de Paisagem (UPs) foi realizado com base no método de trabalho da Oficina QUAPÁ-SEL Uberlândia¹²⁰, uma das dezenas de oficinas locais realizadas pela Pesquisa QUAPÁ-SEL II (Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação). Os critérios para a definição das UPs foram: os usos do solo, a forma de ocupação (micro e macroparcelamento), a estrutura viária, a distribuição e a qualidade dos espaços livres e o suporte biofísico.

Foram desenvolvidas análises mais aprofundadas nas UPs correspondentes às áreas de maior interesse de estudo sobre a qualidade do sistema de espaços livres na forma urbana: bairros Centro, Interlagos, Monte Moriá e Industrial.

¹¹⁷ SILVA, Jonathas M. P. As unidades de paisagem como método de análise da forma urbana: reflexões sobre sua incorporação pelo campo disciplinar da arquitetura e urbanismo. *Cadernos PROARQ*. Rio de Janeiro, n. 20 p. 71-93, 2013. p. 74.

¹¹⁸ SILVA, Jonathas M. P.; LIMA, Fernanda C.; MAGALHÃES, Natalia C. T. Abordagem Inter-escalar: Unidade de Paisagem como método. In: *IX Colóquio QUAPÁ-SEL*, 2014, Vitória. Anais. Vitória, 2014. p. 3.

¹¹⁹ AMORIM, Nayara C. R. *O sistema de espaços livres na forma urbana de Patos de Minas*. 2015. 179 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. p. 111.

¹²⁰ COCOZZA, Glauco P. (Coord.). *Relatório Oficina QUAPÁ-SEL II*: Uberlândia. Uberlândia: FAUeD-UFU, 2013.

Quadro 5: Caracterização das Unidades de Paisagem.

U.P.	Caracterização	Principais Especificidades
01	Ocupação consolidada em constante readaptação; baixo processo de verticalização; uso misto, médio padrão construtivo; topografia em declive; EL qualificado pontual	Tecido ortogonal quadrangular
		Tecido irregular
02	Casario horizontal consolidado; baixo processo de verticalização; uso residencial; médio padrão construtivo; topografia em declive; EL qualificado distribuído	Tecido ortogonal quadrangular
		Tecido irregular
03	Casario horizontal consolidado; uso residencial; médio padrão construtivo; topografia aplanada; EL qualificado pontual	Tecido ortogonal
		Tecido reticular desconexo
04	Casario horizontal; uso residencial; baixo padrão construtivo; topografia aplanada; EL desqualificado mal distribuído	Tecido reticular desconexo consolidado
		Tecido ortogonal retangular consolidado
		Tecido ortogonal retangular não consolidado
		Tecido reticular com vias diagonais consolidado
		Tecido irregular consolidado
05	Casario horizontal padronizado consolidado; uso residencial; baixo padrão construtivo; topografia aplanada; EL desqualificado distribuído	Topografia aplanada; Tecido reticular desconexo
		Topografia em declive; tecido reticular desconexo
		Topografia aplanada; Tecido ortogonal
06	Casario horizontal; uso residencial; médio padrão construtivo; tecido reticular desconexo; topografia aplanada; EL desqualificado distribuído	Consolidado
		Não consolidado
07	Casario horizontal não consolidado; uso residencial; tecido ortogonal; alto padrão construtivo; topografia aplanada; EL desqualificado mal distribuído	NA
08	Edificações do tipo galpões; não consolidado; uso ind./ser./com.; tecido reticular desconexo; topografia aplanada; EL desqualificado	Gleba parcelada
		Parcelamento linear às margens de rodovias
		Parcelamento linear às margens de ferrovias
09	Glebas não urbanizadas, uso rural ou especulativo (bordas urbanas)	Topografia em declive
		Aplanado
10	Espaços livres de lazer associados a áreas de fragilidade ambiental	Clubes campestres
		Reservas florestais
11	Áreas institucionais significativas dotadas de edificações pontuais ou distribuídas	Áreas militares
		Pátios ferroviários
		Área de eventos
		Área aeroviária
		Cemitérios

Elaboração: Autor.

Posteriormente à caracterização foram elencados os aspectos predominantes¹²¹: dimensão das vias, forma do parcelamento, taxa de ocupação, usos, ocupação, gabarito, declividade e qualidade das calçadas e dos demais espaços livres públicos. A partir deste estudo os aspectos foram organizados de acordo com o elemento morfológico estruturador¹²²: o lote, nas unidades caracterizadas pelo parcelamento; a gleba, nas unidades ainda não parceladas; e o espaço livre específico, nas unidades caracterizadas por espaços já predefinidos e objetos de usos específicos.

Após a compreensão sistêmica das Unidades de Paisagem é possível aprofundar a análise de aspectos locais por meio da classificação dos espaços livres em cada subsistema. Pode-se identificar e detalhar os espaços de acordo com seu tipo: de caráter ambiental, de práticas sociais, de circulação, associados a equipamentos institucionais e ainda os espaços livres privados de uso coletivo e os particulares¹²³. A interpretação na escala local permite melhor visualizar a dinâmica de apropriação dos espaços livres cotidianos, as qualidades estético-espaciais, as potencialidades, bem como os conflitos de uso e socioambientais, auxiliando, assim, na proposição de qualificações do subsistema.

O estudo das Unidades de Paisagem e seus espaços livres apresentam novos desdobramentos a serem explorados. Destaca-se, além do potencial de qualificação da paisagem consolidada da cidade, também das áreas de urbanização recente, possuidores de importantes estoques de espaços livres públicos que se inter-relacionam com APPs. A cidade apresenta sinais de dispersão urbana,

como bairros pouco conectados ao tecido, gerando glebas rurais ou sem uso parcialmente envolvidas pela urbanização.

Melhor se compreende a compartimentação da mancha urbana em Unidades de Paisagem quando precede o estudo do sistema de espaços livres. A análise de subsistemas de espaços livres dentro das UPs deve considerar suas inter-relações prévias com o todo, e não o contrário.

¹²¹ COCOZZA, Glaucio P.; RIOS, Ana L. M.; FOUQUET, Fanny A configuração e caracterização dos espaços livres na forma urbana brasileira: o caso de Araxá e Ituiutaba. In: *IX Colóquio QUAPÁ-SEL*, 2014, Vitória. Anais. Vitória, 2014. p. 4.

¹²² SILVA, Jonathas M. P.; LIMA, Fernanda C.; MAGALHÃES, Natalia C. T. op. cit. p.

17.

¹²³ AMORIM, op. cit. p. 115.

Quadro 6: UPs relacionadas ao elemento morfológico estruturador e características predominantes.

ELEMENTO ESTRUTURADOR			LOTE (parcelamento)								GLEBA	E.L. ESPECÍFICO	
UNIDADE DE PAISAGEM			01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
CARACTERÍSTICAS PREDOMINANTES	DIMENSÃO DAS VIAS LOCAIS	Até 14m	X		X	X	X	X	X		NA	NA	NA
		Acima de 14m		X						X			
	FORMA DO PARCELAMENTO	Quadrangular		X					X		NA	NA	NA
		Reticular desconexo	X		X	X	X	X		X			
	TAXA DE OCUPAÇÃO INTRAQUADRA	0-50%							X	X	X	X	X
		50-70%		X	X	X	X	X					
		70-100%	X										
	USOS	Residencial			X	X	X	X	X				
		Misto 1 (res/com/ser)	X	X									
		Misto 2 (com/ser/ind)								X		X	
		Institucional											X
		Rural									X		
	OCUPAÇÃO CONSOLIDADA	Sim	X	X	X							X	X
		Não				X	X	X	X	X	X	X	X
	GABARITO	1 pavimento			X	X	X	X	X	X	X	X	X
		Acima de 1 pavimento	X	X									
	CALÇADAS (arborização e pavimentação)	Qualificadas	X	X	X						NA	NA	X
		Não qualificadas				X	X	X	X	X			
	E.L. DE LAZER E RECREAÇÃO	Qualificado	X	X	X						NA	X	
		Não qualificado				X	X	X	X	X			X
	DECLIVIDADE APROXIMADA	0-5%				X	X	X	X	X	X		X
		5%-35%*	X	X	X							X	
	ÁREA MÉDIA DOS LOTES (m²)		Var.	Var.	300	Var.	160	300	1.500	500	NA	NA	NA

*Maior declividade da mancha urbana na APP do córrego Brejo Alegre

Elaboração: Autor.

UNIDADE DE PAISAGEM 01

A UP 1 corresponde ao centro econômico-financeiro da cidade, já comentado ao longo deste trabalho, abrigando cerca de 1.500 habitantes. É o “centro” do bairro Centro. Conforma-se pela costura do tecido irregular do núcleo inicial da cidade com o tecido ortogonal quadrangular, o que permite entendê-la em duas subunidades. O tecido irregular caracteriza-se por vias mais estreitas, já o tecido ortogonal possui vias largas, com dimensões dos passeios acima de 3 metros, melhor conectado à malha urbana. Assenta-se sobre um sítio em declive (aproximadamente 5%), com escoamento em direção ao córrego Brejo Alegre tamponado (Av. Teodolino). Apresenta uso misto - comercial/serviços/residencial – em constante transformação, na dinâmica da cidade de porte médio. Apresenta uma alta densidade construtiva, porém uma mediana densidade demográfica bruta, entre 27 e 40 hab/ha.

Em relação aos espaços livres públicos, observa-se que são relativamente adequados. A Pç. Manoel Bonito se consolida como principal praça da cidade, localizada, justamente, na costura entre os dois tecidos. A Av. Teodolino percorre os limites noroeste da UP, costurando os tecidos no segmento voltado para o Mercado Municipal, local do principal ponto de transporte público do centro da cidade, implantado no passeio. Os passeios, como um todo, são pavimentados, predominantemente bem cuidados, porém pouco explorados quanto à arborização.

O Plano Diretor sugeriu a implantação de um calçadão no eixo Rui Barbosa / Dr. Afrânio, entre as praças Nilo Tabuquini e Farid Nader, “visando criar um atrativo regional de lazer e consumo” e “revitalizar comercialmente o centro”¹²⁴. A proposta é questionável,

¹²⁴ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei Complementar nº 34 de 28 de dezembro de 2004*. op. cit. p. 6 e p. 33.

pois se observou que o centro é vivíssimo, portanto não necessita de revitalização. É necessária, entretanto, qualificação voltada para o pedestre, como por exemplo, alargamento de calçadas inserindo arborização, por meio da supressão de umas das faixas destinadas aos automóveis e inserir mobiliário urbano, iluminação e comunicação visual adequada. Apresenta-se um detalhamento da UP.

Quadro 7: Síntese dos espaços livres na UP 01

ESPAÇOS LIVRES NA UP 01	
DE CARÁTER AMBIENTAL	Córrego Brejo Alegre, sob Av. Teodolino
DE PRÁTICAS SOCIAIS	Praça Manoel Bonito
DE CIRCULAÇÃO	Estruturação viária exercida pelos eixos R. Rui Barbosa / Dr. Afrânio e Av. Tiradentes e vias adjacentes, como R. Afonso Pena.
ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA	Inexistente.
ASSOCIADOS À EQUIPAMENTOS DE SERVIÇO PÚBLICO	E.E. Raul Soares: pátio central.
FRAGILIDADES	Ocupação dos miolos de quadras por estacionamentos privados, remoção de elementos arbóreos e impermeabilização do espaço livre privado. Baixa arborização dos passeios. Poluição visual causada pelos elementos de empachamento sobre edificações.
POTENCIALIDADES	Incremento da sociodiversidade por meio da qualificação com foco no pedestre.

Elaboração: autor.

Delimitação da UP 01

Mercado Municipal

Pç. Manoel Bonito

R. Afonso Pena

Ruas Rui Barbosa /
Dr. Afrânio

Av. Tiradentes

Escola Estadual Raul Soares

Figura 95: Detalhe da UP 01.
Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.

96: Adjacências da Rua Rui Barbosa.

97: Passeio dos edifícios de uso comercial da Rua Rui Barbosa.

98: Avenida Teodolino, entre o centro efetivo e o Mercado Municipal.

99: Ponto de transporte coletivo junto ao Mercado Municipal.

UNIDADE DE PAISAGEM 02

A UP 02 envolve a UP 01 e corresponde ao restante de toda a área central, com cerca de 11.000 habitantes. É conformada por dois tipos de tecidos, sendo um o restante do tecido irregular originário do primeiro aglomerado urbano e outro o tecido quadrangular executado do plano de expansão urbana de 1895, constituindo na maior parte da UP. Também se assenta sobre a bacia do córrego Brejo Alegre, com declividade aproximada de 5%. O uso do solo é residencial horizontal (com pontos de verticalização) em constante e previsível processo de alteração para comercial ou serviços, especialmente nos eixos de centralidade, portanto tende para o uso misto. Tal dinâmica é causada pelo transbordamento das funções centrais e tem como uma das consequências o aumento da ocupação do solo e o aumento do tráfego de automóveis por vias antes pacatas. As centralidades pontuais são as escolas, hospitais e pontos de comércio/serviços mais movimentados. Apresenta mediana densidade construtiva e a densidade demográfica bruta varia entre 28 e 70 hab/ha.

O espaço livre intraquadra é favorecido, ainda, pela presença de quintais vegetados e arborizados. Percebe-se que a questão dos quintais é polêmica, pois, apesar de ainda ser valorizado por parte da população, é, cada vez mais, impermeabilizado ou suprimido por ampliações, tanto nesta UP como nas outras UPs habitacionais. Os espaços livres públicos de práticas sociais, compostos por 13 praças, estão bem distribuídos e são, todos, minimamente qualificados. O espaço livre de circulação quase todo composto por vias largas e estruturado pela Av. Teodolino. É a UP melhor conectada à malha urbana e entende-se que serve como referência de qualidade ambiental urbana para as outras.

101: Transição entre UP 01 (à direita, acima) para UP 02 próximo à Av. Minas Gerais. (ao lado)

100: Feira livre da Av. Joaquim Aníbal. Antiga estação ferroviária ao fundo.

102: Rua Afonso Pena a partir do Mercado Municipal (abaixo).

103: Rua Virgílio de Melo Franco a partir da Av. Teodolino.

UNIDADE DE PAISAGEM 03

A UP 03 abriga por volta de 4.500 pessoas e se caracteriza por duas áreas pericentrais consolidadas semelhantes, compostas por habitações horizontais de médio/alto padrão construtivo, em tecido predominantemente ortogonal pouco conectado, aplanado, implantados na segunda metade do século XX. Possui apenas dois espaços livres de práticas sociais qualificados, as praças Padre Elói e dos Ferroviários. Não possui estoques de áreas livres do tipo a qualificar, mas, possui dois dos espaços associados à infraestrutura (baterias de captação de água) com potencial de qualificação para práticas sociais. Observa-se mediana densidade construtiva e populacional bruta, entre 30 e 50 hab/ha.

São áreas de possível adensamento construtivo e populacional, tendo em vista ainda a presença de áreas à consolidar. São bem conectadas, com vias de passagem para o trânsito centro-periferia, eixos de centralidade. Embora o uso principal seja residencial, possuem importantes equipamentos de serviços públicos, atratores de movimento e possuidores de espaços livres relevantes como a faculdade e escolas.

104: Imediações da Pç. Padre Elói e Av. Padre Norberto.

105: Avenida Nicolau Dorázio.

UNIDADE DE PAISAGEM 04

A UP 04 caracteriza-se por toda a periferia consolidada, implantada em topografia aplanada, de uso residencial horizontal majoritariamente de baixo padrão construtivo, habitada por cerca de 65.000 pessoas (60% da população urbana). Poderia, a princípio, ser compartimentada em outras UPs, já que existem heterogeneidades especialmente em relação às dimensões dos lotes (subunidades). Mas, as características econômicas e as carências sociais e em relação aos espaços livres aproximam tais áreas. São áreas de periferia “antiga”, historicamente segregadas. Algumas áreas passam por um processo de valorização pelo mercado imobiliário. Os espaços livres de práticas sociais qualificados são poucos e pontuais, prevalecendo um estoque de espaços mal distribuídos a qualificar. Os tecidos variam bastante entre ortogonal, reticular desconexo, reticular com vias diagonais e irregular. Possui espaços livres de circulação com alto potencial de qualificação, como as avenidas Comissão Crulls, M^a Abadia da Costa, Brasil, Espírito Santo, Cornélia Rodrigues da Cunha e das Palmeiras.

Os principais eixos de centralidade da cidade cruzam a UP: Av. Sen. Melo Viana e ruas Prof^a Lourdes Naves / Jaime Araújo e Joaquim Barbosa. As escolas e unidades básicas de saúde exercem as principais centralidades pontuais. São áreas de média à alta densidade construtiva e populacional bruta, chegando a 115 hab/ha. Possui tecidos na transição urbano-rural e pontos onde tocam APPs, portanto de grande potencial paisagístico e valor natural. No entanto, são áreas sujeitas à poluição ambiental, como a deposição irregular de lixo e entulho.

A adequação de seu sistema de espaços livres passa, necessariamente, pelo aproveitamento e qualificação dos outros tipos de espaços de propriedade pública, dado a insuficiência de espaços livres de práticas sociais disponíveis. O deslocamento centro-periferia pode ser aprimorado com investimentos em alternativas de

transportes, como o transporte público, altamente criticado pelos moradores¹²⁵, e sistema ciclovitário, inexistente na cidade. Esta relação centro-periferia, entretanto, poderia ser atenuada com a promoção das centralidades locais.

106: Bairro Independência.

¹²⁵ *População reclama da pouca oferta de coletivos que prestam o serviço de transporte público.* Gazeta do Triângulo, 16 jun. 2015.

107: Rua Augusto Carpanêda, Bairro Independência.

108: Bairro Amorim. Eixos de centralidade: Rua Joaquim Barbosa (à esquerda) Av. Vereador Geraldo Teodoro (à direita).

109: Transição entre UP 02 e UP 04 – leito ferroviário erradicado e Av. Mato Grosso.

110: Praça Coelho (resíduo viário triangular), relaciona-se com o eixo de centralidade da Rua Jaime Araújo, Bairro Santa Terezinha.

111: Pç. Valdomiro Barbosa – transição entre UPs 03 e 04.

112: Rua Guanabara, Bairro Amorim.

113: Rua Lourdes Rodrigues da Cunha x João Cascão, Bairro Novo Horizonte.

114: Bairro São Sebastião.

UNIDADE DE PAISAGEM 05

A UP consiste nas áreas de conjuntos de habitação de interesse social, implantados ao longo do processo de configuração da cidade. Caracterizam-se por habitações horizontais padronizadas, baixo padrão construtivo e espaço livre de práticas sociais distribuídos, mas, majoritariamente desqualificados e, em alguns casos, excessivamente fragmentados. Pode ser entendida em duas subunidades, se analisado o processo de alteração do embrião residencial original. Nos conjuntos consolidados, este se encontra completamente alterado e, nos conjuntos recentes, em processo de alteração, como já apresentado o caso do Monte Moriá, no Capítulo 3. Não é possível aferir ao certo a população total, já que grandes conjuntos foram implantados após o último Censo, estima-se em 8.000 habitantes.

Apresentam, desse modo, altas densidades construtivas e populacionais brutas, sendo, o conjunto Ouro Verde, a área mais adensada da cidade, com 150 hab/ha. Predominam tecidos reticulares desconexos, mal conectados à malha urbana, sem uma clara estruturação viária, exceto nos grandes conjuntos recentes: Bela Suíça e Portal dos Ipês. Não possuem centralidades relevantes, destacando, apenas, as escolas, postos de saúde, o CRAS Monte Moriá (praça do PAC) e a Delegacia da Mulher, no CHIS Paraíso. Assim, como a UP 04, possui tecidos na transição urbano-rural e pontos onde tocam APPs que potencializam a valorização ambiental. Algumas áreas tocam a ferrovia em uso, mas em nada se relacionam. As bacias de contenção de água pluvial instaladas nas “áreas verdes” e faixa de servidão da linha de transmissão de energia, na área oeste da cidade, são os espaços livres associados à infraestrutura de maior destaque na UP.

Apesar de serem áreas problemáticas sob vários aspectos socioespaciais, é possível o incremento da qualidade da paisagem

desses conjuntos por meio da qualificação do estoque de áreas livres públicas inter-relacionados com a valorização das centralidades existentes e latentes, como centros comerciais, postos de saúde, escolas, em processo de transformação. Apresenta-se um detalhamento da UP sobre o CHIS Monte Moriá.

Quadro 8: Síntese dos espaços livres na UP 05.

ESPAÇOS LIVRES NA UP 05	
DE CARÁTER AMBIENTAL	Mata do Desamparo (Gutierrez).
DE PRÁTICAS SOCIAIS	Praça Juca Domingos (CHAMCIA). CRAS Monte Moriá. Praças do CHIS Paraíso.
DE CIRCULAÇÃO	Alameda Pe. Alberto Arts (Gutierrez) Av. Gilberto Barreto (Bela Suíça). Ruas locais. Faixa de domínio ferroviário: Monte Moriá, Bela Suíça e Alan Kardec.
ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA	Bacias de contenção pluvial: Monte Moriá e Bela Suíça. Faixa de servidão da linha de transmissão de energia: Bela Suíça. Bateria de captação de água: Paraíso (Pç. João da Silva e Oliveira).
ASSOCIADOS À EQUIPAMENTOS DE SERVIÇO PÚBLICO	UBSFs Gutierrez e Paraíso. CMEIs Monte Moriá e Alan Kardec. EE Katy Belém, Paraíso. Delegacia da Mulher, Paraíso.
FRAGILIDADES	Intensa supressão ou impermeabilização do espaço livre privado. Baixa arborização dos passeios.
POTENCIALIDADES	Estoque de espaços livres públicos disponíveis para qualificação. Recuperação ambiental e implantação do Parque Desamparo.

Elaboração: Autor.

115: CHIS Ouro Verde, consolidado.

116: Rua 3, Ouro Verde.

117: CHIS Gutierrez, consolidado.

118: Rua Crisântemo, Gutierrez

Figura 119: Detalhe da UP 05 sobre o CHIS Monte Moriá. Foto: Google Earth, 2015.

120: CHIS Monte Moriá, em consolidação.

121: Rua 2, Monte Moriá.

122: CRAS (Centro de Referência de Assistência Social) – “Praça do PAC”.

123: Passeio do perímetro externo da bacia de contenção pluvial.

UNIDADE DE PAISAGEM o6

Caracteriza-se por áreas residenciais urbanizadas nos últimos trinta anos, de médio/alto padrão construtivo, em tecido reticular com desconexões e com espaço livre de práticas sociais bem distribuído, porém em grande parte desqualificado e fragmentado. Já foi parcialmente comentado no Capítulo 3, na análise do loteamento Interlagos. Este, e o loteamento Sibipiruna apresentam uma importante relação com espaços livres de caráter ambiental, as APPs do córrego Brejo Alegre e seus afluentes. As bacias de contenção de água pluvial e áreas de captação de água subterrânea marcam a presença de espaços livres associados à infraestrutura, e as escolas, principalmente, caracterizam os espaços livres associados a equipamentos de serviço público.

Não são áreas que exercem centralidade na mancha urbana, exceto a área do bairro Milenium limítrofe à Rua Joaquim Barbosa, eixo de centralidade. Esta, por sinal, é a área mais adensada construtivamente e em população da UP. Os espaços livres de circulação são estruturados pelas avenidas Porto Alegre, Santos Dumont e Osvaldo Pieruccetti, embora o tecido reticular desconexo dificulte a conectividade destas áreas à malha urbana. Assim como a UP o5, possui áreas urbanizadas após o último Censo, o que permite apenas estimar a população em 10.000 habitantes.

A adequação do sistema de espaços livres nesta UP advém da qualificação dos espaços livres disponíveis e de um maior controle da gestão pública para que estas não sejam utilizadas para a implantação de equipamentos institucionais, prática comum na cidade. Os espaços livres originalmente destinados às práticas sociais nos novos parcelamentos não podem ser entendidos como estoque de espaços públicos disponíveis para edificações institucionais.

Quadro 9: Síntese dos espaços livres na UP o6

ESPAÇOS LIVRES NA UP o6	
DE CARÁTER AMBIENTAL	APPs Córrego Brejo Alegre e seu afluente.
DE PRÁTICAS SOCIAIS	Praças Ver. Pedro Chagas, Latifa Cafrune e José dos Anjos (N. S. Abadia), Milenium. Praça Mário Nunes, Interlagos.
DE CIRCULAÇÃO	Av. Porto Alegre. Av. Santos Dumont. Av. Osvaldo Pieruccetti. Ruas locais. Faixa de domínio ferroviário: Milenium.
ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA	Bacias de contenção pluvial: Interlagos Baterias de captação de água: Aeroporto e Pç. Ver. Pedro Chagas, Milenium.
ASSOCIADOS À EQUIPAMENTOS DE SERVIÇO PÚBLICO	E.E. Rainha da Paz, Milenium.
FRAGILIDADES	Baixa arborização dos passeios. Degradação ambiental da APP Córrego Brejo Alegre.
POTENCIALIDADES	Estoque de espaços livres públicos disponíveis para qualificação, especialmente nos Bairros Sibipiruna e Interlagos. Valorização ambiental da APP Córrego Brejo Alegre e seu afluente.

Elaboração: Autor.

124: Loteamento Milenium – à esquerda, Av. Porto Alegre.

125: Loteamento Aeroporto – ao centro, Av. Santos Dumont.

126: Loteamento Sibipiruna - à esquerda, APP do Córrego Brejo Alegre.

127: Loteamento Interlagos – ao centro, Av. Espírito Santo.

Delimitação da UP o6

Pç. Mário Nunes

Bateria de captação de água subterrânea

Áreas livres públicas de recreação
conforme parcelamento

Av. Osvaldo
Pieruccetti

Bacias de contenção de água pluvial

Figura 128: Detalhe da UP o6 sobre o Loteamento Interlagos. Foto: Google Earth, 2015.

129: Praça Mário Nunes (em implantação) – composta por 4 fragmentos triangulares .

130: Rua K, Interlagos.

131: Prolongamento da Avenida Espírito Santo, Interlagos.

132: Bacia de contenção pluvial próximo à APP.

UNIDADE DE PAISAGEM 07

Consiste na menor UP em área e população (entre 100 e 150 habitantes). Conforma-se por um casario horizontal de alto padrão construtivo, não consolidado, implantado em um tecido ortogonal em topografia plana. Não possui espaços livres de práticas sociais qualificadas, bem como de outro qualquer tipo, além do espaço de circulação. Este, por sinal, em nada se relaciona com o espaço privado, exceto pelos acessos.

Possui amplos espaços livres privados, em lotes com área média fora do convencional na cidade, 1.500 m². É a área vizinha ao Pica-Pau Country Clube, altamente valorizada, de baixa densidade e com grande parte dos lotes não ocupados. Não possui centralidades pontuais. Acredita-se que a promoção de espaços livres de práticas sociais qualificadas não esteja nas prioridades de seus habitantes, já que usufruem de espaços livres privados qualificados, seja em suas residências ou no clube.

133: Loteamento Panorama.

134: Rua Kelly Cardoso Silva, Panorama.

135: Rua Abílio Ferreira, Panorama.

UNIDADE DE PAISAGEM 08

Esta UP caracteriza-se por edificações do tipo galpões, de uso industrial, comercial ou serviços, agrupados em gleba parcelada (caso do Distrito Industrial, apresentado no Capítulo 3), ou ao longo dos eixos rodoviários ou ferroviários. Possuem espaços livres de circulação em processo de qualificação, como a duplicação de rodovias ou pavimentação de estradas de acesso.

Alguns são geradores de tráfego e referência, na medida em que agregam um número relevante de trabalhadores. São áreas bem conectadas ao sistema viário, justamente para atender com eficiência o trânsito de mercadorias, e pouco adensadas construtivamente, em relação ao lotes.

Faz-se necessário pensar o espaço livre desta UP a partir dos aspectos de circulação e fragilidade ambiental. Deve-se qualificar o espaço livre de circulação de modo a criar alternativas para o deslocamento dos trabalhadores, como passeios e ciclovias. Sobre os aspectos ambientais deve-se desestimular a impermeabilização do espaço livre privado, estimular a arborização, conciliando com seus usos, e promover cuidados em relação à poluição do solo e da água. No Distrito Industrial é fundamental a recuperação da APP do Córrego Lagoa Seca e o monitoramento dos impactos resultantes dos usos de seu entorno.

136: Pátio ferroviário em uso – FCA.

Quadro 10: Síntese dos espaços livres na UP 08

ESPAÇOS LIVRES NA UP 01	
DE CARÁTER AMBIENTAL	APP Córrego Lagoa Seca.
DE PRÁTICAS SOCIAIS	Não identificado
DE CIRCULAÇÃO	LMG-784. Av. Pércio Perfeito. Vias locais. Faixa de domínio ferroviário.
ASSOCIADOS À INFRAESTRUTURA	Inexistente.
ASSOCIADOS À EQUIPAMENTOS DE SERVIÇO PÚBLICO	Inexistente
FRAGILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Alto risco de poluição do solo e da água. Grande parte dos passeios desqualificados.
POTENCIALIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Recuperação e valorização da APP Córrego Lagoa Seca.

Elaboração: Autor.

137: Av. Mato Grosso próximo ao cruzamento com a BR-050.

138: LMG-748 e ferrovia sentido Belo Horizonte e Porto de Tubarão (Vitória).

117

139: BR-050.

140: BR-050 e entorno urbanizado.

Delimitação da UP o8

LMG 784

Av. Pécio Perfeito

APP Córrego Lagoa Seca

Figura 141: Detalhe da UP o8 sobre o Distrito Industrial.
Foto: Google Earth, 2015. Elaboração: Autor.

142: Avenida Pércio Perfeito, Distrito Industrial.

143: Rua Rui de Paiva Lima, Distrito Industrial.

144: Obras de duplicação da LMG-784, 2015.

145: Ferrovia paralela à LMG-784.

UNIDADE DE PAISAGEM 09

A UP caracteriza-se por glebas não urbanizadas, de uso rural ou especulativo. São, desse modo, áreas da borda urbana suscetíveis à urbanização. Devido a maleabilidade do mercado imobiliário é impossível afirmar quando (e se) serão urbanizadas, a curto ou médio prazo. O estímulo à urbanização fragmentada representado pela expansão do perímetro urbano pode fazer com que áreas hoje não contíguas à mancha urbana sejam parceladas.

A área mais valiosa da UP, tanto do ponto de vista paisagístico quanto financeiro, é o restante da bacia dos córregos Brejo Alegre e Dâmasus, entre a Avenida Mato Grosso e BR-050, onde as APPs são o espaço livre estruturador. O parcelamento desta área teve início em 2015 com o loteamento Jardim Botânico, já comentado no Capítulo 4.

146: Vazio envolto de urbanização – bacias dos Córregos Brejo Alegre e Dâmasus.

147: Glebas rurais às margens do Córrego das Araras.

148: Glebas rurais localizadas à nordeste da mancha urbana – CHIS Portal dos Ipês, à esquerda.

UNIDADE DE PAISAGEM 10

Consiste em espaços livres de lazer associados a áreas de fragilidade ambiental, tanto de propriedade pública como privada, como o Bosque John Kennedy, o Pica-Pau Country Clube, a mata do Desamparo (Parque Desamparo, não implantado), o Clube Quero-Quero e o Clube Cometa. Entende-se que se caracterizam enquanto UP específica dado à escala ainda compacta da cidade e sua representatividade para a gestão de áreas urbanas de valor ambiental. Exceto o Pica-Pau Country Clube, que é descontíguo à mancha urbana, as áreas restantes são melhor acessíveis.

Na cidade, os clubes privados suprem, de certa forma, o lazer coletivo de uma fração da população urbana de classe média (que será “coroadas” com a implantação de um *shopping center*, que tanto anseiam). No entanto, observa-se, com base nas pesquisas da Rede QUAPÁ-SEL sobre cidades médias, que os parques públicos têm aumentado em número e se tornam um dos principais espaços de lazer de grandes contingentes da população, com expansão significativa em todo o país. É incorreto afirmar que a sociedade araguarina não possui ainda a “cultura de parque” que dificultaria a apropriação de elementos do tipo. Viu-se o processo histórico de apropriação das áreas públicas, desde o Bosque, a partir de 1925, até os dias atuais com a difusão de parquinhos e academias ao ar livre em algumas “áreas verdes” e os passeios para caminhadas e corridas nos canteiros centrais de avenidas, incontestáveis “pracialidades” e “parquealidades”¹²⁶.

149: Pica-Pau Country Clube, junto à APP do Córrego dos Verdes.

150: Clube Quero-Quero, junto à Mata do Desamparo.

¹²⁶ Cf. QUEIROGA, 2012, op cit, p. 60.

UNIDADE DE PAISAGEM 11

Ao final, apresenta-se a UP que representa áreas livres institucionais, dotadas de edificações pontuais ou distribuídas, com funções diversas. São as duas áreas militares, os dois cemitérios, o pátio ferroviário da FCA, o Parque de Exposições e o Aeroporto. Assim como no caso da UP 10, justifica-se a compartimentação destas áreas em uma UP específica dado à escala da cidade e a representatividade destas áreas para a adequação do sistema de espaços livres. Possuem grande valor paisagístico, como áreas permeáveis, vegetadas e elementos arbóreos significativos. Com exceção do Cemitério Park, todas as áreas já se encontram envoltas de urbanização.

151: Parque de Exposições Rondon Pacheco, Sede do 2º Batalhão Ferroviário e Cemitério Bom Jesus.

152: Anexo do 2º Batalhão Ferroviário e Mata do Desamparo, bairro Maria Eugênia.

CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE A ANÁLISE DAS UNIDADES DE PAISAGEM

Apesar da UP 01 ser o centro econômico-financeiro, a UP 02 é, de fato, a principal imagem da cidade, local de acumulação histórica de investimentos sobre os espaços livres, de ruas largas e praças agradáveis e bem distribuídas, a herança do projeto de Vidulich.

As UPs 05 e 06 consistem em urbanizações resultadas de programas habitacionais, como o Monte Moriá, e de parcelamentos recentes, como o Interlagos, cuja segregação socioespacial é claramente observada. São expansões estimuladas pelo poder público, que se caracterizam, de certo modo, pelo futuro da cidade, caso o crescimento urbano se mantenha. Já a UP 08 se caracteriza pelas áreas logísticas e industriais que inserem a cidade na dinâmica agroindustrial e a consolida enquanto cidade média interiorana na rede urbana regional, mineira e brasileira.

De modo geral, observou-se uma deficiência na manutenção e adequação das praças (mobiliário, iluminação e vegetação) e, principalmente, na promoção de praças qualificadas, já que a maioria são praças apenas no nome, especialmente na periferia, tanto nas mais elitizadas quanto nas de interesse social. Situação semelhante em relação aos passeios, que são pouco adequados, principalmente na questão de adaptação aos portadores de necessidades especiais. Como a cidade é muito plana, ao menos o problema dos degraus é minimizado.

Não se observou no tecido urbano a presença de grandes vazios, como glebas especulativas envoltas de urbanização. Os vazios se conformam especialmente por lotes não ocupados, ou seja, áreas já parceladas. Existem ainda chácaras inseridas na mancha urbana, mas, poucas e pulverizadas.

Exceto nas UPs 01, 02, 03 e 07, observou-se a presença de áreas de fragilidade ambiental (nascentes, suas APPs e matas nativas) que necessitam serem cuidadas com seriedade. A Prefeitura divulgou investimentos sobre os córregos Brejo Alegre e Desamparo, mas, de fato, não tiveram ainda resultado claro. As APPs dos córregos como Dâmasus, Lagoa Seca, das Araras e dos Verdes são resguardadas por lei e tem papel fundamental na valorização da paisagem futura da periferia.

A compartimentação da paisagem urbana em UPs serviu para comprovar a necessidade de desenvolvimento de planos locais de intervenção específicos para cada área morfologicamente distinta da cidade, mesmo que o objetivo geral seja a qualificação do sistema de espaços livres como um todo. Para cada UP haveria diretrizes distintas em prol de seu desenvolvimento socioespacial, que se concentram nos aspectos mais relevantes da área.

A análise das UPs se enriquece quando toca em questões que estão diretamente relacionadas ao cotidiano das pessoas. Como por exemplo, o ir e vir casa-trabalho, casa-escola, a maneira como se apropriam do espaço de propriedade pública, isto é, aspectos de urbanidade, bem como se apropriam de seus espaços livres privados, alterando-os de modo positivo ou negativo. Desse modo, quando o debate é aberto à população, tende a ter um maior envolvimento e aceitação¹²⁷. Desde que o objetivo geral não se perca, que consiste em pensar os espaços livres da cidade como um sistema, o planejamento da paisagem urbana em unidades é uma importante ferramenta para se evidenciar problemas, oportunidades e prioridades de intervenção.

¹²⁷ SABOYA, Renato T. *Planos locais*. 24 mar. 2012. Disponível em: <www.urbanidades.arq.br/2012/03/planoslocais/> Consultado em: 17 out. 2015.

153: Estação da EFG, atual Palácio dos Ferroviários (sic), sede da Prefeitura.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de configuração urbana de Araguari foi orientado pelos ciclos de crescimento ocorridos em função de fatos político-econômicos locais e regionais. A cada época houve um respectivo processo de conformação da paisagem e consequente estruturação do sistema de espaços livres, ora adequado, ora inadequado.

A condição de possuir espaços livres delimitados desde 1895 oriundos de um plano de expansão da malha urbana projetado pelo engenheiro Achilles Vidulich, atual área central, é sem dúvida, um legado do ciclo econômico vivido no Brasil, em especial em São Paulo, neste período.

Após o abandono do plano de expansão em meados de 1950 a produção do sistema de espaços livres ocorreu *pari passu* à expansão urbana, guiada por normativas fragilizadas pelo baixo interesse da gestão municipal. A área periférica de Araguari em nada difere das demais cidades de mesmo porte da região, no que se refere à qualidade do sistema de espaços livres.

Entende-se que, oposto à continuação da expansão urbana extensiva, incentivada pelo poder público em benefício aos proprietários de terras e empresas do ramo da construção civil, a cidade deve promover o desenvolvimento da estrutura existente, por meio de um adensamento adequado e diversificação de usos das áreas melhores conectadas. De certa forma, a otimizar, além da infraestrutura, os espaços livres possíveis de apropriação.

Como é comum às cidades brasileiras, é nítido que falta “uma visão sistêmica que defina uma política específica voltada para os espaços livres, e que oriente a elaboração de planos, projetos e a

gestão dos espaços livres”¹²⁸. A gestão, ademais, é realizada por várias secretarias de modo descoordenado.

Ações de qualificação paisagística como o Programa “Adote uma praça ou um canteiro central”, onde empresas privadas se responsabilizam por qualificar determinadas áreas públicas de seu interesse, em um primeiro momento pode parecer bem-vinda. No entanto, além de não seguir um plano de atuação sobre o sistema, o programa pode ser entendido como uma privatização do espaço público, mesmo mantendo o livre acesso, já que faz com que o poder público se coloque desobrigado de prover e manter tais áreas para a população.

O planejamento da paisagem urbana de Araguari passa pela qualificação e valorização de um corpo técnico capaz de assessorar políticos, que, não raro, pouco entendem do assunto. O papel do arquiteto e urbanista está, não somente na elaboração de projetos, mas em agenciar possibilidades e intermediar interesses políticos da classe e as necessidades da população¹²⁹.

Para a realização satisfatória de políticas de planejamento e qualificação da paisagem é urgente a implantação, ao menos, de uma “Secretaria de Planejamento Urbano”. Contudo, sugere-se a criação de uma divisão administrativa capaz de dar maior autonomia e infraestrutura adequada para a elaboração e coordenação de pesquisas e ações de desenvolvimento do espaço urbano, o “Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Araguari”.

A avaliação da qualidade dos espaços livres guiada pelos critérios de urbanidade pré-definidos se mostrou satisfatória. Percebeu-se que a apropriação do espaço livre não está condicionada a sua adequação, embora espaços adequados convidem e melhor disciplinem seus usos. O fator “novidade” em muito influi nos usos dos

¹²⁸ MACEDO et al, 2009, op. cit., p. 72.

¹²⁹ SAKATA, Francine G. *Paisagismo urbano*: requalificação e criação de imagens. São Paulo: Edusp, 2011. p. 263.

espaços, vide o cinismo da gestão pública em implantar parquinhos infantis sobre praças sem nenhuma adequação, ação bem recebida pelos moradores.

Não é possível perceber uma relação evidente entre apropriação e densidade construtiva e populacional. As áreas mais adensadas são, justamente, as áreas carentes de espaços livres públicos. A área central, com espaços livres melhor qualificados e apropriados não é a área mais densa da cidade, como o senso comum poderia entender. É, com efeito, uma área privilegiada do ponto de vista da qualidade ambiental urbana.

As centralidades são áreas bem conectadas, no entanto, o contrário nem sempre ocorre. Vias bem conectadas ao sistema viário não significam que são eixos de centralidade, mas podem vir a ser. Os espaços livres melhores apropriados estão nas áreas de centralidades, seja se relacionando aos eixos de centralidade ou a centralidades pontuais.

Mais do que elencar aqueles espaços exemplos de boa adequação projetual e inserção urbana, compreendeu-se que promoção de urbanidade passa, necessariamente, por equilibrar a distribuição de espaços livres públicos qualificados pela cidade e levar centralidade à periferia. Viu-se que cerca de 60% da população urbana habita áreas carentes de espaços livres qualificados. Levar centralidade à periferia não significa medidas que contribuam para a perda de importância do centro, mas sim, prover a periferia de diversidade de usos e uma qualidade ambiental urbana que não pode ser privilégio da área central “projetada”.

Finaliza-se a dissertação com considerações que visam contribuir com a qualidade urbana e que envolvem todas as UPs analisadas. São diretrizes propositivas para o sistema de espaços livres que objetivam aprimorar a apropriação pública e, conseqüentemente, a urbanidade de Araguari.

- Recuperação ambiental e valorização de Áreas de Preservação Permanente. É inadmissível que, em 2015, a cidade não tenha ainda implantado uma estação central de tratamento para o esgoto despejado no Córrego Brejo Alegre, bem como nos outros córregos da borda urbana. Sem isso, de nada adianta a intenção de implantar parques lineares sobre áreas degradadas, tanto sobre o Córrego Brejo Alegre, bem como os córregos Dâmasus, Desamparo, dos Verdes, Araras e Lagoa Seca.
- Implantação das praças oficiais e ainda não qualificadas, cerca de 22 (além das “áreas verdes” não oficializadas), com projetos elaborados de modo participativo, em conjunto com as comunidades do entorno.
- Redefinir o papel das praças nos novos parcelamentos. Fragmentos irregulares e desvalorizados de quadras não podem ser destinados como praça, como ocorreu no loteamento Interlagos com a Praça Mário Nunes. Áreas fragmentadas dificultam a elaboração de projetos e a destinação de usos, inibindo suas chances de apropriação.
- Inserção das áreas de captação de água subterrânea ao sistema de espaços livres de práticas sociais, como praças ou parques. Algumas já são áreas reconhecidas e de valor afetivo para a população, como a Caixa D’Água, no Bairro Industriários.
- Readequação do Parque de Exposições Rondon Pacheco. O Parque possui grande valor paisagístico, mas é utilizado exclusivamente para a realização de eventos e desqualificado para outras práticas sociais.
- Promover a mobilidade por meio da qualificação do espaço livre de circulação, como os passeios, implantação de ciclovias e disponibilização de uma rede de transporte público de qualidade.
- Qualificação dos atuais eixos de centralidades centro-periferia: Avenidas Sen. Melo Viana e Ver. Geraldo Teodoro, e Ruas Profª Lourdes Naves / Jaime Araújo e Joaquim Barbosa.

Todas são vias de pista simples onde a intervenção recai, especialmente, sobre a adequação dos passeios.

- Criação de Eixos de Animação¹³⁰: A qualificação de canteiros centrais promovida em algumas avenidas mostra a indissociação entre sistema viário e sistema de espaços livres de práticas sociais, incontestável, em Araguari. Propõe-se a implementação de tais eixos sobre um sistema de avenidas capazes de conter equipamentos que propiciam o uso adequado pela população, bem como o adensamento de seu entorno, a partir de legislação específica. Deverão ser executados especialmente nas vias estruturais Minas Gerais e Mato Grosso, e nas Avenidas Teodolino, São Paulo, Comissão Crulls, e parte da Av. Espírito Santo, cujas dimensões permitem a implantação de passeios, ciclovias, entre outros equipamentos. É necessário que os canteiros centrais não sejam vistos como área disponível para o alargamento viário.
- Qualificação de faixa de servidão da linha de transmissão de energia (cerca de 2 km) que percorre a área oeste da cidade em direção à subestação, sobre os conjuntos de habitação de interesse social, recentemente implantados.
- Qualificação das 14 bacias de contenção de água pluvial (piscinões), pulverizados pela nova periferia, para uso de lazer e convívio. Tanto de seu perímetro quanto internamente.
- Qualificação da faixa de domínio ferroviário desativada, da antiga EFG, resguardada por tombamento (2,5 km). Bem como a urbanização dos limites seguros da ferrovia em uso, que percorrem toda a borda urbana sul e oeste, melhor integrando-a ao tecido urbano (cerca de 12 km paralelo ao tecido habitacional).

¹³⁰ WEINGARTNER, Gutemberg. *A construção de um sistema: os espaços livres públicos de recreação e de conservação em Campo Grande, MS*. 2008. 192 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

- Restauro urbano do pátio ferroviário da EFG. O pátio tombado vem sendo apropriado pela Prefeitura como sede administrativa, entretanto, desrespeitando as diretrizes de tombamento sobre o conjunto paisagístico, como a construção de pátios de estacionamentos e supressão de área vegetada.
- Implantação de um parque na área do aeroporto subutilizado. Inadequações de segurança e a proximidade à Uberlândia inviabilizam que seja utilizado pela aviação comercial. O Plano Diretor de 2004 já indicou a intenção de urbanizar esta área¹³¹. Talvez seja a melhor oportunidade de implantação de um “parque da cidade” capaz de atender grupos sociais diversos, já que esta é a grande área livre pública melhor inserida na mancha urbana (800 mil m²).

São proposições que, para se tornarem realidade, requer envolvimento por parte da gestão pública e da sociedade, capaz de legitimar o esforço exigido. Um futuro melhor da paisagem urbana de Araguari passa pela conscientização de sua população a respeito do direito à espaços livres públicos qualificados, no entanto, depende de educação ambiental, paisagística e urbanística anterior.

¹³¹ PMA - Prefeitura Municipal de Araguari. *Lei Complementar nº 34 de 28 de dezembro de 2004*. op. cit. p. 22.

LEGENDA

- PRAÇAS A QUALIFICAR
- PISCINÕES
- CAPTAÇÃO DE ÁGUA
- PÁTIO E FERROVIA DESATIVADOS
- FAIXA DE SERVIDÃO
- PARQUE DE EXPOSIÇÕES
- FERROVIA ATIVA
- AEROPORTO
- EIXOS DE CENTRALIDADES
- EIXOS DE ADENSAMENTO
- RESERVAS AMBIENTAIS
APPs
- E. L. QUALIFICADOS

DIRETRIZES

Elaboração: Autor

154: Pista de skate implantada sobre a Praça Avelino Coutinho no Bairro Miranda (rotatória entre Avs. Minas Gerais e Espírito Santo), sem qualquer projeto paisagístico.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Douglas. Urbanidade e a qualidade da cidade. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinícius M. (Orgs.) *Urbanidades*. Rio de Janeiro: Folio Digital / Letra e Imagem, 2012.
- AMORIM FILHO, Oswaldo B. Um modelo de zoneamento morfológico-funcional do espaço intra-urbano das cidades médias de Minas Gerais. In: AMORIM FILHO, Oswaldo B.; SENA FILHO, Nelson. *A morfologia das cidades médias*. Goiânia: Ed. Vieira, 2005.
- _____; RIGOTTI, José I. R.; CAMPOS, Jarvis. Os níveis hierárquicos das cidades médias de Minas Gerais. *Ra'e Ga*. Curitiba, nº 13, p. 7-18, 2007.
- AMORIM, Nayara C. R. *O sistema de espaços livres na forma urbana de Patos de Minas*. 2015. 179 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.
- ARAGUARI. Câmara Municipal de Araguari. Araguari: 2012. *Requerimentos nº 698, 702 e 717 de 17 abr. de 2012*. Disponíveis em <www.camaraaguari.gov.br> Consultado em: 29 abr. 2013.
- _____. Prefeitura Municipal de Araguari – PMA. *Lei Complementar nº 34 de 28 de Dezembro de 2004*. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – PDU – do Município de Araguari. 2004.
- _____. *Lei Complementar nº 46*, 21 de novembro de 2006.
- _____. *Projeto de Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo*. 2007.
- _____. *Lei municipal nº 3.374*, 25 jun. 1999.
- _____. *Projeto de Lei do Sistema Viário Básico do Município de Araguari*. 2007.
- _____. Edital de Licitação. *Pregão Presencial nº 002/2014*. Anexo I – Projeto Técnico. 2014.
- ARAÚJO, Flávia A. V. *(Re)configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)*. Dissertação (Mestrado em Geografia), IG-UFU, Uberlândia, 2010.
- BARBOSA, Fábio M. T. *Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Geociências. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.
- BARTALINI, Vladimir. Natureza, paisagem e cidade. *Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*. São Paulo, v. 20, n. 33, p. 36-48, 2013.
- BATISTA, Felipe A.; BARBOSA, Lidiany S.; GODOY, Marcelo M. *Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história da Era Ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012.
- BORBA, Guilherme G. *A paisagem dos lugares: teoria e práticas na periferia da metrópole paulistana: o caso do Jardim Celeste e entorno*. 2014. 186 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- CAMPOS JÚNIOR, Paulo B. *A transferência da sede da "Goiás" para Goiânia: 1954*. Dissertação (Mestrado em História), FCHF-UFMG, Goiânia, 1998.
- CARVALHO, Sidney V. *Entre o rio e a serra: forma urbana e sistema de espaços livres na região norte do município de São Paulo*. 2011. 208 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.
- CASTELO, Lineu. *A Percepção de Lugar*. Porto Alegre: Ed. Propar/UFRGS, 2007.
- CÉLIO, Amanda. *Carne de cavalo "made in" Araguari*. Revista Mercado, n. 51, 2012. Fonte: <www.revistamercado.com.br/ destaques/ carne-de-cavalo-"made-in"-araguari> Acessado em: 07 set. 2015.

COCOZZA, Glauco P. (Coord.). *Relatório Oficina QUAPÁ-SEL II*: Uberlândia. Uberlândia: FAUeD-UFU, 2013.

_____. *Paisagem e urbanidade: os limites do projeto urbano na conformação de lugares em Palmas*. 2007. 255 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2007.

_____; RIOS, Ana L. M.; FOUQUET, Fanny A configuração e caracterização dos espaços livres na forma urbana brasileira: o caso de Araxá e Ituiutaba. In: *IX Colóquio QUAPÁ-SEL*, 2014, Vitória. Anais. Vitória, 2014.

COMPANHIA ENERGÉTICA DE MINAS GERAIS – CEMIG. Belo Horizonte: 2015. *Utilização de faixa de servidão de linhas de transmissão*. 2015. Disponível em: <www.cemig.com.br/pt-br/A_Cemig_e_o_Futuro/sustentabilidade/nossos_programas/Ambientais/Paginas/faq.aspx> Consultado em: 10 out. 2015.

CORMIER, Nathaniel S.; PELLEGRINO, Paulo R. M. Infra-estrutura verde: uma estratégia paisagística para a água urbana. *Paisagem Ambiente: ensaios*. São Paulo, n. 25. p. 125-142. 2008. p. 134.

CORRÊA, Michelle S. *Reabilitação da rua através do desenho urbano*: COHAB Allan Kardec | Araguari - MG. Monografia (graduação em Arquitetura e Urbanismo), FAUeD-UFU, 2013.

CORREIO DE ARAGUARI. *Promotora de justiça quer a construção de uma "highway" para livrar a cidade do tráfego de caminhões*. Araguari, 16 jun. 2011.

_____. *Prefeitura chega a 4ª parceria para urbanização de espaços públicos*. Araguari, 17 jan. 2012.

_____. *Prefeitura vai criar o Parque Municipal do Desamparo*. Araguari, 25 out. 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. *Frota Nacional 2015*. Disponível em: <www.denatran.gov.br/frota2015.htm> Consultado em: 19 out. 2015.

FRIAS, Maria C. *Grupo constrói complexos imobiliários em MG*. Coluna Mercado Aberto. Folha de S. Paulo. 23 jun. 2014. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/colunas/mercadoaberto/2014/06/1474779-grupo-constrói-complexos-imobiliários-em-mg.shtml> Consultado em: 18 out. 2015.

FUNDAÇÃO ARAGUARINA DE EDUCAÇÃO E CULTURA - FAEC. Araguari: 2011. *Inventário de proteção da linha férrea da antiga Estrada de Ferro Goiás no perímetro urbano de Araguari – MG*. Araguari, 2011.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO - FJP. *Projeção da população municipal – Minas Gerais: 2009-2020*. Belo Horizonte: Governo de Minas Gerais, 2009.

GALENDER, Fany. et al. Forma urbana e sistemas de espaços livres: entendimento da construção da paisagem urbana brasileira. In: *PNUM (Portuguese Network of Urban Morphology) 2012*, Lisboa. Anais... Lisboa: ISCTE, 2012, p. 797-816.

GAZETA DO TRIÂNGULO. *ACIA é contemplada com área de seis mil metros quadrados no bairro Interlagos*. Araguari, 26 mar. 2014.

_____. *Bairro Independência continua na lista dos locais mais afetados pelas chuvas*. Araguari, 26 nov. 2014.

_____. *Com o apoio da Prefeitura, UNIPAC viabiliza construção de Centro Médico*. Araguari, 10 jul. 2014.

_____. *Moradores alegam baderna em avenida e pedem providências para autoridades*. Araguari, 08 fev. 2013.

_____. *População reclama da pouca oferta de coletivos que prestam o serviço de transporte público*. Araguari, 16 jun. 2015.

_____. *Prefeitura realiza inauguração de praças*. Araguari, 27 ago. 2015.

_____. *Projeto para a conservação de áreas verdes reúne Executivo e iniciativa privada*. Araguari, 7 fev. 2014.

GODOY, Maria Paula F. *Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896* (A viagem era assim). Belo Horizonte: Velloso, 1961.

- HILLIER, Bill. et al. Space Syntax: a different urban perspective. *Architecture Journal*, 4/London, 1983.
- HOLANDA, Frederico. et al. *Arquitetura e Urbanidade*. São Paulo: Pró-editores, 2003.
- HULSMeyer, Alexander F. *A cidade através dos seus sistemas de espaços livres: estrutura e configuração da paisagem urbana – um estudo de caso em Umuarama – PR*. 2014. 310 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Características urbanísticas do entorno dos domicílios*. Rio de Janeiro: 2010. Disponível em: <www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/entorno/entorno_tab_municipios_zip_xls.sh tm> Consultado em: 13 out. 2015.
- _____. *Cidades*. Rio de Janeiro: 2015. Disponível em: <www.cidades.ibge.gov.br> Consultado em: 18 set. 2015.
- _____. *Regiões de Influências das Cidades – REGIC 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- _____. *Sinopse do Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: 2010. Disponível em: <www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/> Consultado em: 18 set. 2015.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- LEMES, Renata. *Bairro São Sebastião: uma Araguari que Araguari não conhece*. Gazeta do Triângulo. Araguari, 23 jan. 2009.
- LOPEZ, Maria Alice A. [Entrevista concedida ao autor] 14 ago. 2014.
- LOURENÇO, Luís 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.
- LYNCH, Kevin. *A boa forma da cidade* [1981]. Tradução de Jorge Manuel C. A. e Pinho. Lisboa: Edições 70, 2012.
- _____. *A imagem da cidade* [1960]. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- MACEDO, Silvio S. et. al. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: TÂNGARI, Vera R., ANDRADE, Rubens de, SCHLEE, Mônica B. (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: PROARQ-UFRJ, 2009.
- MACEDO, Silvio S. et al. Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II). *Paisagem e Ambiente: ensaios*. São Paulo, nº 30, p. 137-172, 2012.
- MACEDO, Silvio S. *Paisagem urbana brasileira*. Apresentação de aula para disciplina de pós-graduação AUP-5810 - Paisagismo. São Paulo: FAUUSP, 2013.
- _____. *Paisagem, urbanização e litoral: do éden à cidade*. 1993. 207 p. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.
- MACIEL, Alice. *Ebba: fábricas serão ampliadas*. 2010. Disponível em: <www.abgroup.com.br/antigo/httpdocs/mercado_ebba_ampl.htm> Acessado em 14 set. 2015.
- MAGNOLI, Miranda M. E. M. *Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana*. 1982. 116 p. Tese (Livre docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.
- MAMERI, Abdala. *Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari*. Araguari: ARTGRAF, 1988.

- MARCOS, Antônio. *Ministério Público instaura inquérito de remoção de estacionamentos de canteiros centrais*. Observatório de Araguari. Araguari, 22 nov. 2011. Disponível em: <www.observatoriodearaguari.com/2011/11/ministerio-publico-instaura-inquerito.html> Consultado em: 10 out. 2015.
- MARQUES, Márcio. *Em Resumo*. Gazeta do Triângulo, Araguari 26 fev. 2014.
- MICHAELIS. *Dicionário On-line*. Editora Melhoramentos/UOL: 2009. Disponível em: <www.michaelis.com.br> Consultado em: 03 out. 2015.
- MINAS GERAIS. Secretaria de Educação. *Lista de Escolas*. Belo Horizonte: 2015. Disponível em: <www.educacao.mg.gov.br/parceiro/lista-de-escolas>, consultado em 12 out. 2015.
- NAVES, Consuelo F. M.; RIOS, Gilma M. (Coords.) *1888 - 1988*. Araguari: cem anos de dados e fatos. Araguari: FUNEC/PMA, 1988.
- OLIVEIRA, Lucas M. de. *Desenho urbano e paisagem cultural: plano de reabilitação urbana para o patrimônio ferroviário de Araguari (MG)*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo), FAUeD-UFU, 2013.
- PEIXOTO, Juscélia A.; VIEIRA, Aparecida G. C. *Araguari e sua história*. Goiânia: Kelps, 2013.
- PEREIRA, Crislane C.; LIMA, João D. Gestão ambiental no médio curso do Córrego Brejo Alegre de Araguari (MG). In: *I Simpósio Mineiro de Geografia*, 2014, Alfenas. Anais. Alfenas, 2014.
- PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO - PNUD *Atlas Brasil*. Disponível em: <www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/araguari_mg> Consultado em: 18 set. 2015.
- QUEIROGA, Eugenio F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. 2012. 282 p. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- ____ et al. Notas gerais sobre os sistemas de espaços livres da cidade brasileira. In: CAMPOS, Ana Cecília A. et al (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens*. São Paulo: FAUUSP, 2011.
- ____ et al. Sistemas de espaços livres privados – o outro lado do sistema de espaços livres urbanos: reflexões preliminares. In: CAMPOS, Ana Cecília A. et al (Orgs.) *Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens*. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 34.
- ROSANELI, Alessandro F.; SHACH-PINSKY, Dalit. Anne Vernez Moudon. *Entrevista*, São Paulo, ano 10, n. 040.01, Vitruvius, 2009.
- SABOYA, Renato. *Planos locais*. 24 mar. 2012. Disponível em: <www.urbanidades.arq.br/2012/03/planoslocais> Consultado em: 17 out. 2015.
- SAKATA, Francine G. *Paisagismo urbano: requalificação e criação de imagens*. São Paulo: Edusp, 2011.
- SANDEVILLE JÚNIOR, Euler. Paisagem. *Paisagem e Ambiente: ensaios*. São Paulo, nº 20, p. 47–60, 2005.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção* [1996]. São Paulo: Edusp, 2009.
- ____. *A urbanização brasileira* [1993]. São Paulo: Edusp, 2013
- ____. *Espaço e método* [1985]. São Paulo: Edusp, 2012.
- SANTOS, Nádia C. *A nova canalização do córrego Brejo Alegre – Araguari (MG): histórico, percepções e impactos ambientais*. 2003. 80 p. Monografia (Graduação em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- ____; LIMA JÚNIOR, José R. Aspectos do planejamento em Araguari-MG: a evolução do traçado urbano. In: *II Simpósio Regional de Geografia*, 2003, Uberlândia. Anais. Uberlândia, 2003.
- SILVA, Jonathas M. P. As unidades de paisagem como método de análise da forma urbana: reflexões sobre sua incorporação pelo campo

disciplinar da arquitetura e urbanismo. *Cadernos PROARQ*. Rio de Janeiro, n. 20 p. 71-93, 2013.

____; LIMA, Fernanda C.; MAGALHÃES, Natalia C. T. Abordagem Inter-escalar: Unidade de Paisagem como método. In: *IX Colóquio QUAPÁ-SEL*, 2014, Vitória. Anais. Vitória, 2014.

SOUZA, Alexandre J. C.; SOARES, Beatriz R. A demolição do conjunto da estação da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari-MG: decadência ferroviária e aspirações urbanizadoras. *Observatorium*. Uberlândia, v. 2, n. 5, p. 64-87, 2010.

TEIXEIRA, Manuel C. (Org.). *A construção da cidade brasileira*. Lisboa: Horizonte, 2004.

VALOR DA LOGÍSTICA INTEGRADA - VLI. *Conheça a VLI*. 2015. Disponível em: <www.vli-logistica.com> Consultado em: 07 set. 2015.

VALOR ECONÔMICO. *Maior movimento também estimula reflexos negativos*. São Paulo, 21 out. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/agro/3310414/maior-movimento-tambem-estimula-reflexos-negativos> Consultado em: 27 nov. 2013.

WEINGARTNER, Gutemberg. *A construção de um sistema: os espaços livres públicos de recreação e de conservação em Campo Grande, MS*. 2008. 192 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

Contracapa: Aeroporto quase totalmente envolto de urbanização. Foto:
QUAPÁ-SEL, 2013