

CONSIDERAÇÕES SOBRE OS ESPAÇOS LIVRES VIÁRIOS NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS EM ARAGUARI-MG

CONSIDERATIONS ON THE ROAD OPEN SPACES IN THE OPEN SPACES SYSTEM IN ARAGUARI-MG

Lucas Martins de Oliveira

Mestrando em Arquitetura e Urbanismo FAUUSP

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente

lucasmartins@usp.br

RESUMO

O trabalho apresenta um estudo sobre a contribuição do sistema viário na configuração do sistema de espaços livres públicos em Araguari – MG. Analisa-se objetos do sistema viário quanto a distribuição na estrutura urbana, aspectos qualitativos e diversidade tipológica, funcional e de apropriação. Aponta-se as potencialidades observadas de estruturação do sistema de espaços livres através da qualificação dos espaços livres viários e as especificidades relativas ao sistema encontradas na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: sistema de espaços livres, sistema viário, paisagismo, forma urbana, Araguari.

ABSTRACT

The paper presents a study of the road system contribution in the public open space system configuration in Araguari – MG, Brazil. It analyzes objects of the road system as the distribution in the urban structure, qualitative aspects and typological, functional and appropriation diversity. It points out the potential observed to structure the open space system through the road system qualification and the specificities found in the city.

KEYWORDS: open space system, road system, landscape, urban form, Araguari.

INTRODUÇÃO

O trabalho tem como base teórica a definição de espaço livre (MAGNOLI, 1982) como o objeto do paisagismo, não somente o jardim ou o projeto de vegetação. Assim, entende-se como “espaço livre” todo espaço livre de edificações, como praças, parques, córregos, recuos laterais, assim como elementos usualmente conhecidos como integrantes do “sistema viário”, como becos, travessas, ruas, avenidas e faixas de domínio rodoviárias e ferroviárias. Tais espaços, direta ou indiretamente, estabelecem relações entre si e estruturam e organizam o sistema de espaços livres (QUEIROGA, 2012), independente da escala do objeto de estudo.

O recorte dado aos espaços livres públicos viários, ou “sistema viário”, busca entender o caráter estruturador destes no processo de produção da cidade. Tal recorte não representa a pluralidade de tipos e relações existentes entre os espaços livres na forma urbana da cidade, mas pode ser visto como um passo inicial para seu entendimento, a ser desenvolvido na pesquisa de Mestrado “O processo de configuração do sistema de espaços livres na forma urbana de Araguari-MG”, na FAUUSP.

O método do trabalho consiste na análise da distribuição dos espaços livres viários, produzida de acordo com os aspectos de sua evolução histórica (econômica e sociocultural). Assim, seleciona-se objetos significativos que representam a diversidade tipológica, qualitativa, funcional e de apropriação já identificada na cidade. Para a compreensão do objeto, busca-se mesclar a dimensão descritiva à análises críticas que contribuam para aprofundar o conhecimento sobre como os espaços livre viários estruturam a forma urbana da cidade, ampliando sua contribuição para o entendimento espacial das cidades médias brasileiras.

1. A CIDADE DE ARAGUARI

1.1 Características gerais do Município

O município de Araguari localiza-se no estado de Minas Gerais e insere-se na porção norte da região do Triângulo Mineiro (Figura 01). Sua população atual é de 110.983 habitantes, sendo 94% destes localizados em área urbana. A prestação de serviços e

a atividade agroindustrial formam a base de sua economia (19ª colocação entre os municípios mineiros). A cidade apresenta um elevado Índice de Desenvolvimento Humano (0,815), entretanto o baixo Índice de Gini (0,42) indica uma grande disparidade de renda entre seus habitantes (IBGE, 2012).

A infraestrutura de serviços de média complexidade, o porte econômico e os números populacionais que a cidade apresenta, somada à dinâmica regional em que está inserida, a classifica como uma cidade média. A forte relação de complementaridade com a cidade de Uberlândia, centro regional distante 30 km, inibe sua influência regional, se comparado a outras cidades de mesmo porte na região. O clima do município é classificado como Tropical de Altitude. Sua topografia é aplainada, característica de planaltos, com uma altitude média de 921 m. Ocupa uma área de 2.774 km², sendo que o perímetro urbano ocupa 12,7% desta. É geograficamente limitada pelo encontro dos vales dos rios Paranaíba e Araguari, na bacia do Paraná, sendo 52% de sua área remanescente do Bioma Cerrado e 48% do Bioma Mata Atlântica, onde se insere o aglomerado urbano (IBGE, 2012).



Figura 01: Localização do Município de Araguari, MG. Fonte: IBGE

1.2 A formação do espaço urbano e a mancha urbana resultante

A cidade se originou em 1823 a partir da delimitação de um espaço religioso (adro da Igreja Matriz), não diferente de grande parte dos demais municípios da região. As primeiras construções se concentraram voltadas para este espaço, implantado próximo à margem do córrego Brejo Alegre, que assumiu o papel de primeiro espaço

público gerador do traçado inicial. A partir deste adro definiram-se as principais direções de crescimento urbano.

A vila se expandiu de acordo com 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 um traçado com menor rigor geométrico. O córrego Brejo Alegre não se configurou totalmente como uma barreira física, podendo ser entendido como condição fundamental para a existência e estruturação do núcleo urbano inicial de Araguari. Figura 02.

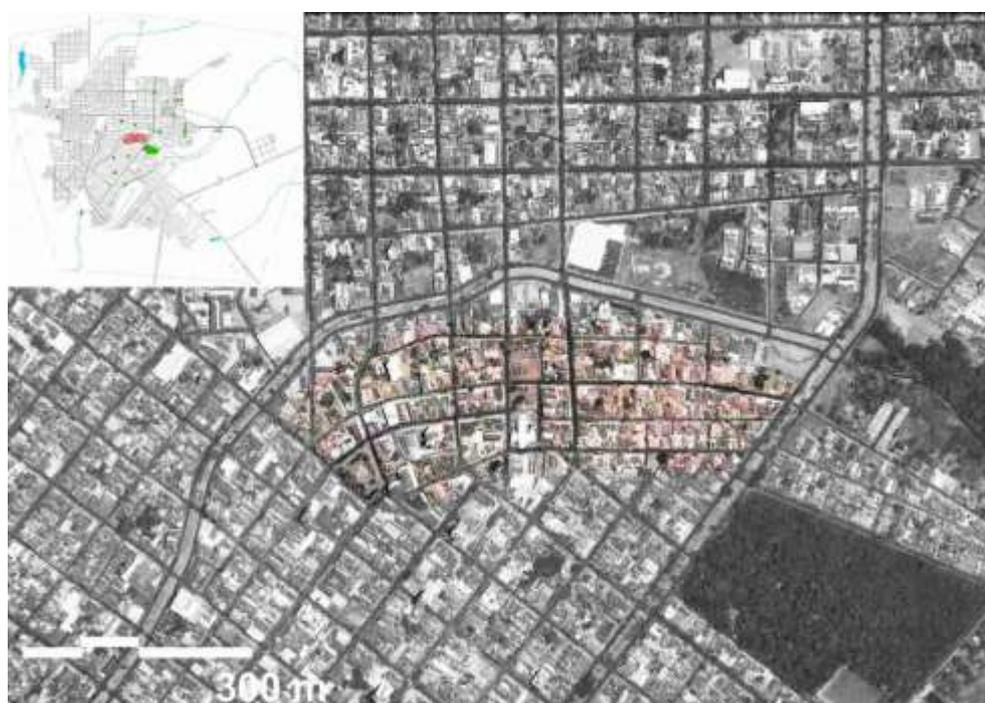


Figura 02: Núcleo urbano inicial de Araguari – 1823-1895. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

O final do século XIX e o início do século XX reservaram à Araguari dois acontecimentos importantes, que mudaram sua economia e seu espaço urbano. Sendo eles: a chegada da linha férrea da empresa paulista CMEF - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que se originava na cidade de Campinas (SP), e o início das obras da linha férrea da empresa EFG - Estrada de Ferro Goiás, que intencionava alcançar Vila Boa de Goiás (GO). O principal legado deste período de desenvolvimento econômico para a cidade foi a expansão urbana em traçado planejado, projetada em 1885 pelo engenheiro alemão Achilles Vidulich, engenheiro da Cia. Mogiana.

Pesquisas realizadas no campo da História e Geografia que abordam aspectos da história urbana local, como Naves e Rios (1988), Santos e Lima Júnior (2003) e Barbosa (2008), não apresentam documentos cartográficos referentes a este período. Ainda não foram identificados trabalhos que se propuseram a aprofundar na análise do tema. Acredita-se que o material que mais se aproxima da data original é o mapa “Planta Geral da Cidade de Araguari”, de 1948. Figura 03.

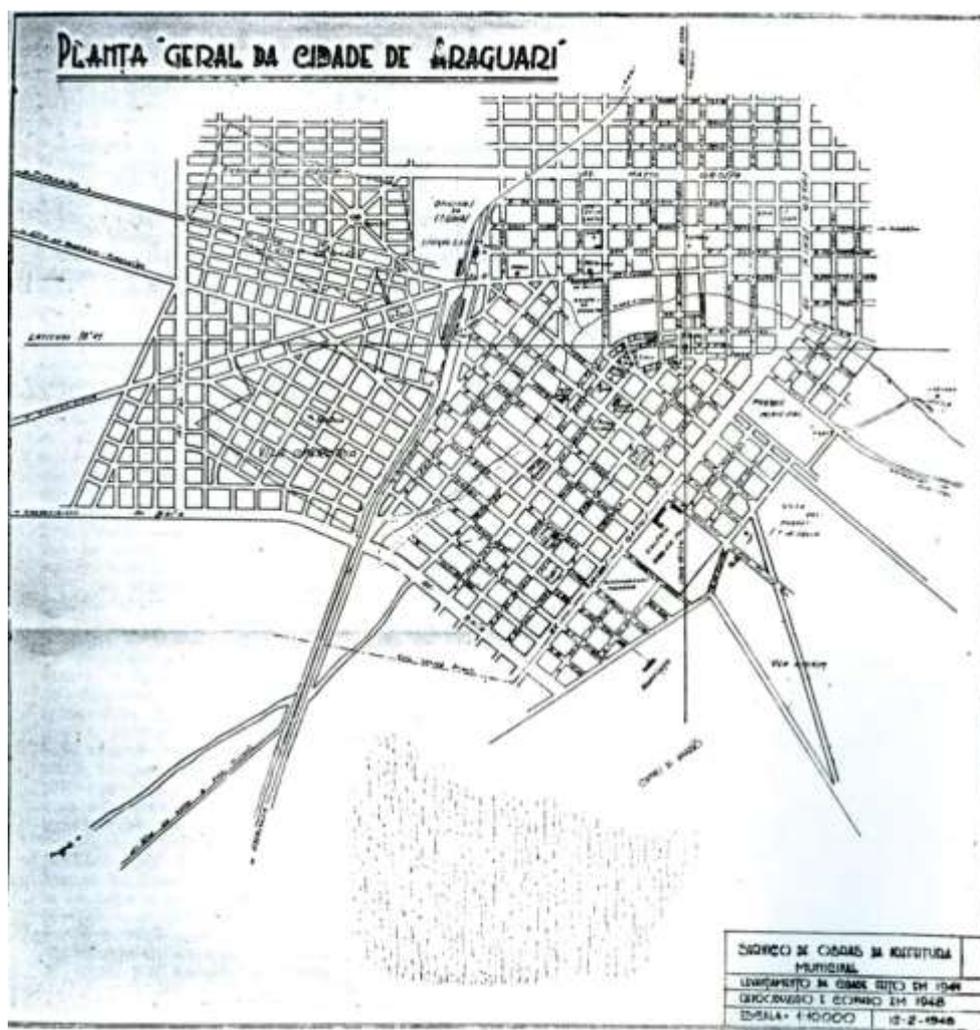


Figura 03: Planta Geral da Cidade de Araguari – 1948. Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto.

O projeto de expansão urbana propôs uma costura da malha inicial da cidade com uma malha ortogonal, de quadras com dimensões em média 100x100m, que ocupou a bacia do Córrego Brejo Alegre e a área além trilhos, situando o sistema ferroviário no centro geográfico da cidade. Este tecido é contornado por um conjunto de quatro avenidas com 50m de largura, que fariam as ligações norte, sul, leste e oeste da

cidade, formando um contorno viário que estruturaria seu crescimento futuro. Se comparado o projeto de expansão urbana com o executado, percebe-se que parte do proposto por Vidulich foi modificado ou descartado, perdendo-se, assim, a ideia de contorno viário proposto. Figura 04.

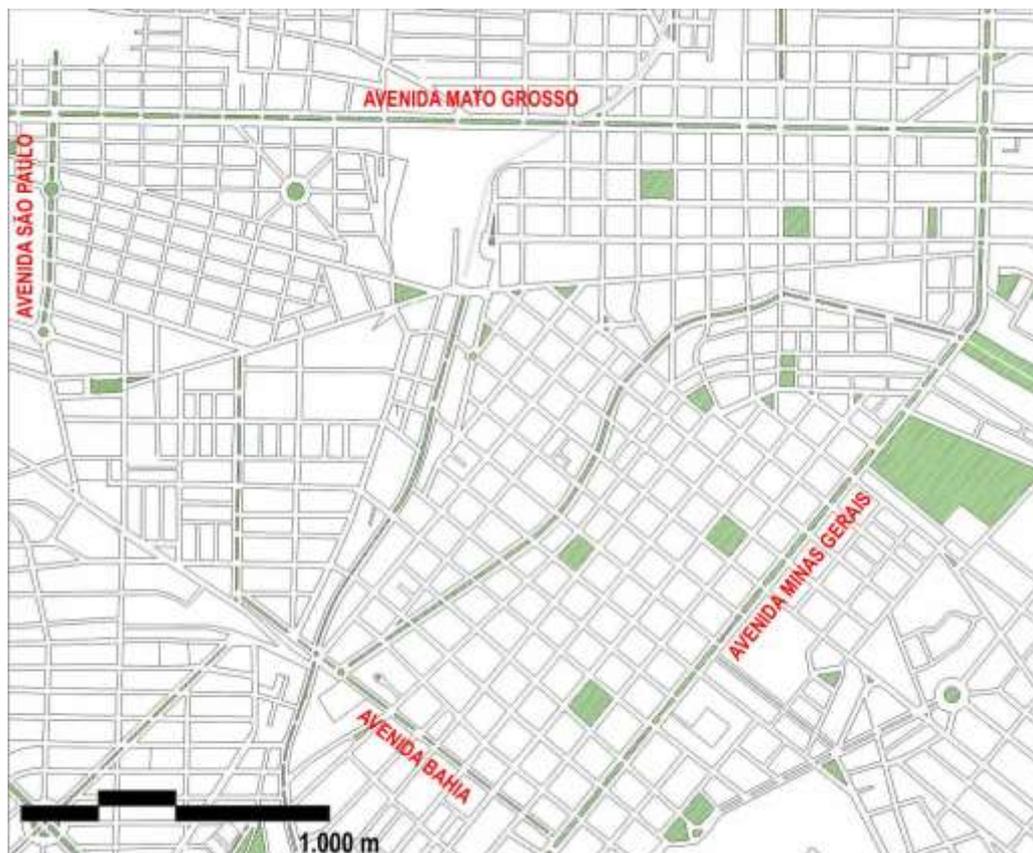


Figura 04: Recorte do traçado atual da região planejada na Figura 03. Fonte do mapa base: PMA.
Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

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”. A existência da Vila Amorim, indicada no mapa de 1948, mostra a presença de uma ocupação improvisada ao longo dos acessos à estrada do Pau Furado, principal acesso da cidade. O não cadastramento de seu traçado no mapa, apenas a indicação em texto, representa a falta de reconhecimento desta porção como parte da cidade legal, o que resultou em uma malha irregular (Figuras 05 e 06). Na atualidade a Vila Amorim configura o bairro Amorim, e continua sendo a principal região de acesso à cidade, pela BR-050 (São Paulo – Brasília).

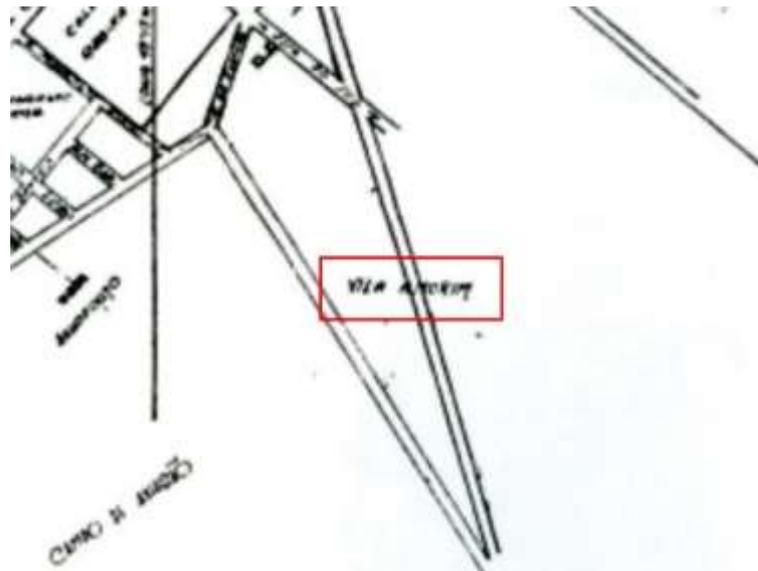


Figura 05: Recorte do traçado atual da região planejada na Figura 02. Fonte do mapa base: PMA.
Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

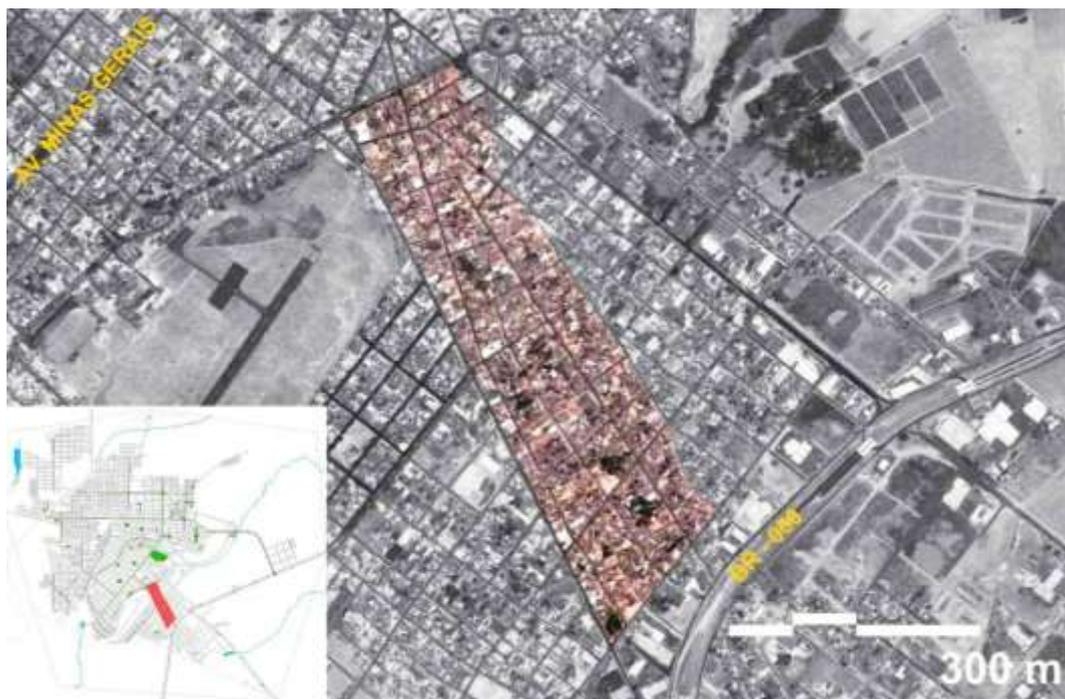


Figura 06: Croqui da Vila Amorim, hoje Bairro Amorim. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

Acredita-se que em 1950 teve início a implantação de um loteamento com traçado diferente do indicado no mapa de 1948, hoje bairro Industriários, entretanto não se pode afirmar com precisão devido a carência de estudos sobre o assunto. A partir daí, iniciou-se uma série de descon siderações ao plano de expansão urbana, causada

pela falta de controle do crescimento urbano ou mesmo desconsideração da legislação urbanística.

De forma geral, a ocupação da periferia de Araguari foi caracterizada pela implantação de loteamentos predominantemente ortogonais, facilitados pela baixa declividade topográfica, ocupações irregulares, implantação de grandes equipamentos urbanos (áreas militares, aeródromo, pátios ferroviários, Parque de Exposições) e especulação de grandes glebas urbanas. Na área periurbana encontram-se chácaras, clubes campestres, pesque-pagues, bem como terminais logísticos e equipamentos agroindustriais.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (2004) indica que o crescimento futuro da cidade deve-se concentrar ao longo do vale do Córrego Brejo Alegre, devido às facilidades de abastecimento de água e drenagem, o que, obviamente, favorece aos proprietários destas áreas. Por isso existe ainda a grande área não ocupada na direção leste e nordeste do perímetro urbano. Desta maneira, a estruturação viária da cidade seria formada pelo cruzamento das avenidas Mato Grosso (sentido leste-oeste) e Minas Gerais (sentido norte-sul). Figura 07.



Figura 07: Perímetro urbano atual de Araguari. Destaque para as Avenidas Mato Grosso e Minas Gerais. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

Dentre os aspectos da evolução histórica pode-se entender, então, a produção do espaço urbano de Araguari em três períodos:

- 1860 – 1895: o núcleo urbano inicial, formado por uma malha irregular que envolve o adro da Igreja Matriz; vias estreitas (influência colonial);
- 1895 – meados Século XX: a expansão urbana em traçado planejado propôs a costura desta malha irregular com tecidos ortogonais dotados de vias generosas e contornados por quatro avenidas estruturadoras de seu crescimento futuro (execução parcial); inserção do sistema ferroviário na mancha urbana;
- Meados Século XX - dias atuais: desconsideração do projeto de expansão e implantação de assentamentos de acordo com a livre iniciativa, sem coerência com o desenho urbano e a distribuição de espaços livres públicos; dimensões de vias padronizadas pela Legislação; tamponamento do Córrego Brejo Alegre e ocupação de seu entorno; urbanização de áreas ferroviárias.

Obviamente esta periodização carece de aprofundamento teórico-conceitual, entretanto representa um esforço inicial de entendimento histórico sobre a lógica de produção do espaço livre viário na mancha urbana da cidade.

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 mistas (GALENDER Et al., 2012, p. 803). 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. Quando a mancha urbana é analisada de acordo com o sistema de espaços livres atual, observa-se uma distribuição sem ainda contar com uma estrutura de porte, como urbanização às margens de APPs. Figuras 08, 09 e 10.



Figura 08: Sistema de espaços livres inserido em mancha compacta – classificação QUAPÁ-SEL.

Fonte: GALENDER et al., 2011.



Figura 09: Cidade média típica. Autor: MACEDO, S. S. Fonte: MACEDO, S. S., 2013.

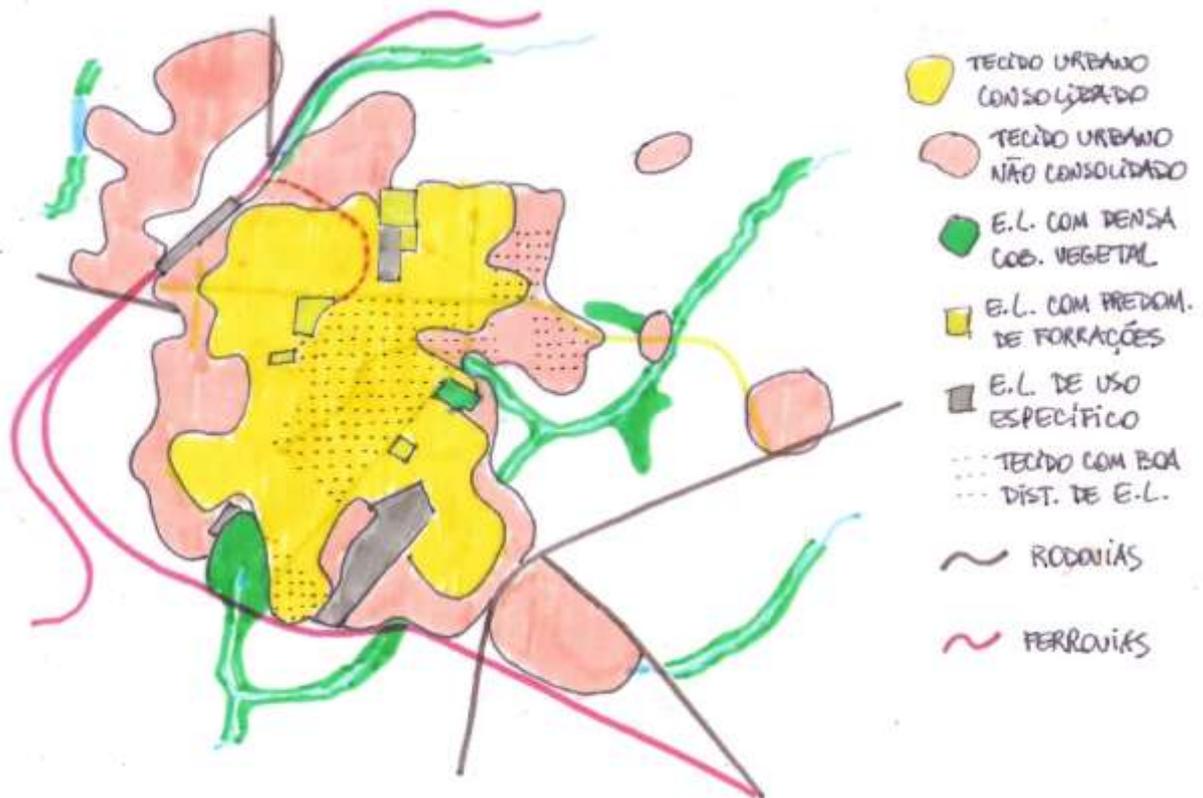


Figura 10: Croqui da mancha urbana de Araguari. Baseado na leitura do sistema de espaços livres do QUAPÁ-SEL. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

2. ASPECTOS SOBRE OS ESPAÇOS LIVRES VIÁRIOS

2.1 O núcleo urbano inicial

No núcleo urbano inicial da cidade é marcante a característica curvilínea das principais vias, implantadas sem grande variação de cota topográfica e em menores dimensões, a fim de atender as demandas locais de circulação da época, na segunda metade do Século XIX. Tais vias são interligadas por travessas implantadas perpendicularmente a estas. As dimensões atuais variam entre 6 e 12 metros de largura, já que grande parte passaram por alargamentos ao longo das substituições das edificações. Como remanescente marcante deste período resta um pequeno trecho da antiga Rua Direita, atual Rua Aurélio de Oliveira (Figura 11).



Figura 11: Rua Aurélio de Oliveira. Foto: Google, 2011.

2.2 O sistema viário no projeto de expansão

Na área urbana executada a partir do projeto de expansão urbana as larguras das vias variam entre 15 e 20 m e as avenidas estruturais 50 m. Das Avenidas projetadas foram executadas conforme projeto: Avenida Minas Gerais (5,3 km - sentido nordeste-sudeste) e Mato Grosso (8 km - sentido noroeste-nordeste). Das avenidas executadas com alterações: A Avenida Bahia (1,3 km – ligaria sudoeste-sudeste) foi parcialmente

executada e com largura reduzida para 25 m, bem como a Avenida São Paulo (1,1 km – ligaria noroeste-sudoeste), com largura reduzida para 30 m.



Figura 12: Vistas da Avenida Mato Grosso. Fotos: JÚNIOR, J. S.

Apesar da generosidade de espaço livre viário proposta no plano de expansão, tanto canteiros quanto calçadas são pouco explorados para o incremento da arborização. Sobre as calçadas, a cidade carece de um plano de atuação municipal para orientar os responsáveis, uma vez que visualiza-se um enorme potencial de melhoria ambiental urbana. A acessibilidade cicloviária é outro ponto de destaque que se potencializa devido a característica topográfica favorável. Apesar de já ter sido planejado pela Prefeitura, a execução do plano ainda não foi iniciada.

2.3 Experimentações urbanísticas de destaque

Na segunda metade do Século XX duas experimentações urbanísticas relevantes foram executadas na periferia da cidade: a Vila Paraíso e a Vila Gutierrez¹. A COHAB Vila Paraíso foi implantada em 1965 através de financiamento do BNH - Banco Nacional de Habitação. Sua morfologia remete a 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 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, a população não assimilou a proposta e a Prefeitura Municipal a descaracterizou, adaptando o traçado próximo ao convencional. Figura 13.

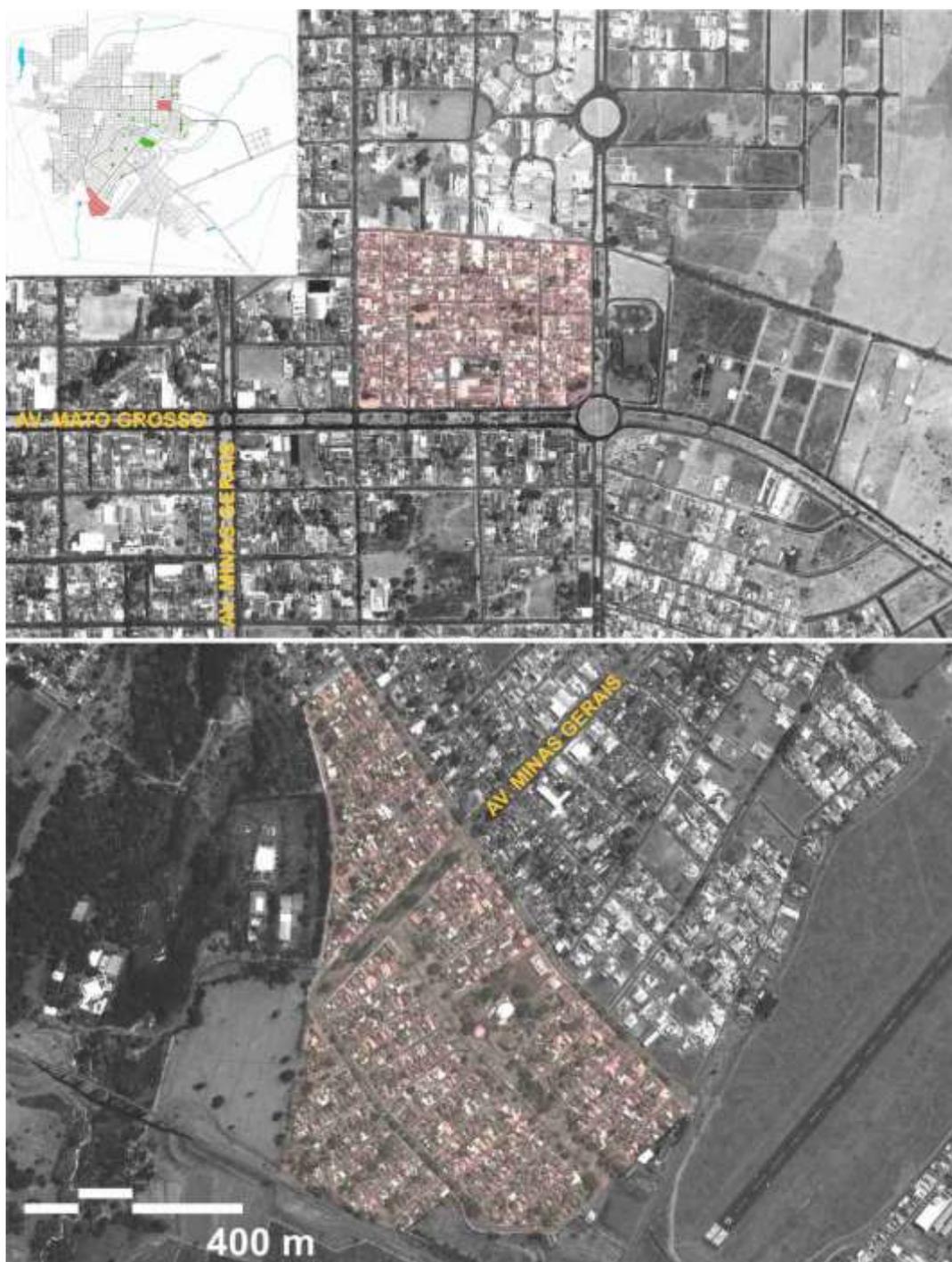


Figura 13: Vila Paraíso e Vila Gutierrez. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

2.4 A ocupação periférica

O padrão de malha ortogonal regeu a maioria dos parcelamentos periféricos, predominantemente em quadras retangulares (120x40 m) com menor dimensão e os lotes com menor área, se comparado à região central da cidade. Uma análise aprofundada sobre a legislação urbanística Municipal será fundamental para o

entendimento das especificidades que regeram tais loteamentos até os dias atuais. Referente ao projeto de espaço livre viário vigente, a Lei do Sistema Viário Básico (2007) determina para as novas vias:

- Locais: 13,5 m – 8,5 m para pista para tráfego de veículos e 2,5 m para passeios;
- Coletoras: 31 m – 9,5 m para pista dupla, 6 m para canteiro central e 3 m para passeios;
- Arteriais de transposição: 18 m – 12 m para pista simples e 3 m para passeios;
- Arteriais secundárias: 34 m – 9,5 m para pista dupla, 8 m para canteiro central e 3 m para passeios;
- Arteriais primárias: 36m – 9,5 m para pista dupla, 10 m para canteiro central e 3,5 m para passeios;
- Avenidas estruturais (Minas Gerais e Mato Grosso): 46 m – 9,5 m para pista dupla, 20 m para canteiro central e 3,5 m para passeios.

Tais dimensionamentos seguem uma visão utilitária originária da hierarquização proposta pela engenharia de tráfego. Percebe-se que, para futuros prolongamentos, as avenidas estruturais foram estreitadas em 4 m, no qual os passeios foram reduzidos de 5 para 3,5 m.



Figura 14: Mapa do sistema viário básico. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

Visando a qualificação de canteiros em avenidas da periferia da cidade, 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). Porém, percebe-se que foram qualificados apenas os trechos que servem como principais acessos aos empreendimentos imobiliários, loteamentos ou condomínios, promovidos por tais empresas parceiras. Figura 15.



Figura 15: Calçamento de canteiro central na periferia – Av. São Paulo. Foto: Correio de Araguari, 2012.

2.5 Urbanização do Córrego Brejo Alegre

A urbanização das antigas barreiras urbanas, como o Córrego Brejo Alegre e a as ferrovias, ocorreram na segunda metade do Século XX. Nos anos 1960 iniciaram-se as discussões para a construção da Avenida Sanitária sobre o córrego. O nome proposto para a nova avenida já enunciava a questão higienista envolvida no problema, já que o córrego era, e ainda é, o coletor tronco para o escoamento pluvial e de esgoto para toda área urbanizada de sua bacia. Vale ressaltar que ainda não existe estação de tratamento de esgoto na cidade. Para um periódico da época a obra representou:

Representa ela, acima de tudo, uma afronta ao pessimismo, triunfo de uma geração sobre as anteriores, ao erradicar da zona central, o sério empecilho que sempre obstaculizou a ocupação e o saneamento da vasta área, ora em aproveitamento. A avenida descortinou os horizontes de Araguari, deu-lhe feições de cidade harmoniosa e arejada e, ao depois de concluída, há de conferir-lhe os atributos de vastidão, beleza, trato, pujança, consoante a elevada expressão econômica, cultural e cívica de povo que cresce e evolui. (Gazeta do Triângulo, 1969, *apud* SANTOS, 2003, p. 19)

Entretanto, contradizendo o discurso vigente, Calil Porto (médico e intelectual local) afirmou, ainda em 1955, sua opinião sobre o potencial paisagístico da área.

Gostaríamos que o córrego que atravessa a cidade fosse visto com olhos menos prosaicos. Com alguma poesia e com mais arte. Porque este feio córrego é dádiva que a natureza generosamente ofereceu aos araguarinos; é privilégio que raras cidades podem ostentar. Um urbanista evoluído nas suas criações aproveitará este córrego no seu elemento natural (água) para transmutar um dos sítios menos agradáveis da cidade num conjunto de cinco ou seis lagos de belíssimo arranjo. Sem engenharia complexa. Sem gastos malucos que arrebetem orçamentos municipais. (Revista Ventania, 1955 apud SANTOS, 2003, p. 19)

Assim, favorecida por recursos federais de incentivo a sanitização das cidades do interior do país, a primeira etapa da obra de canalização (2 km) foi concluída em 1969, e a segunda etapa (canalização de mais 600 m e tamponamento de toda a extensão) em 2003. O tamponamento do córrego possibilitou a implantação de um canteiro central, minimamente qualificado com passeio e pontos de vegetação. Em 2012, a empresa UNIMED qualificou o segmento de canteiro voltado para sua sede (125 m de extensão) com mesas, equipamentos infantis, de ginástica e um quiosque. Tal medida fortaleceu a Avenida como principal ponto de encontro da cidade para a prática de caminhadas, ações comunitárias e trocas sociais cotidianas, 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 público. Figura 16.

A continuação da urbanização do Córrego Brejo e seus afluentes se aproxima, desta vez, entretanto, associada a implantação de um Parque Linear as margens da Área de Preservação Permanente restante em área urbana. Figura 17.



Figura 16: Em sentido horário: Obras de tamponamento do Córrego da Avenida Theodolino; realização de ação comunitária no canteiro central; vista parcial em período noturno; qualificação de um segmento pela UNIMED. Fotos: Correio de Araguari.

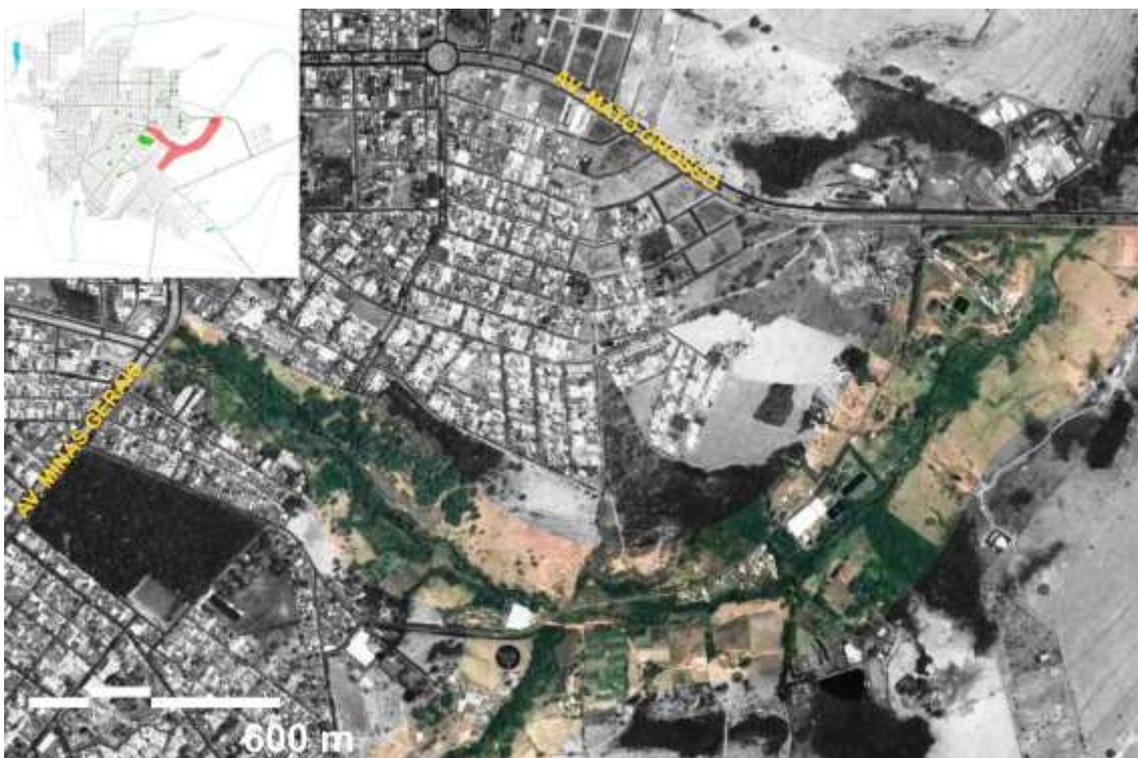


Figura 17: APPs Córregos Brejo Alegre e Dâmasus. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

2.6 Urbanização do antigo sistema ferroviário

O declínio da atividade ferroviária no Brasil e a modernização das infraestruturas de comunicação e transportes contribuiu para alterações significativas no espaço urbano de Araguari, refletindo na necessidade de uma reorganização espacial das atividades ferroviárias. O sistema ferroviário, formado pelas linhas ferroviárias e pátios das antigas Cia. Mogiana e Estrada de Ferro Goiás, antes áreas economicamente produtivas, tornaram-se ociosas. Assim, em 1976, já como RFFSA - Rede Ferroviária Federal, um novo sistema ferroviário foi implantado nas novas bordas da cidade, desativando o antigo sistema na área urbana. Figura 18.

O trecho de trilho e o pátio de Cia. Mogiana foram demolidos em 1980, durante o governo Fausto Fernandes de Melo (1977-1983). A Área do pátio foi entregue ao mercado imobiliário e parcelada e a faixa de domínio do leito de trilho deu lugar a Avenida Batalhão Mauá, com 30 m de largura e 3,3 km de extensão. Entretanto, o pátio da EFG e a linha férrea foram mantidos, já que suas oficinas eram eventualmente utilizadas pela RFFSA, posteriormente pela concessionária FCA - Ferrovia Centro-Atlântica. A manutenção das instalações da EFG coincidiu com a expansão das práticas patrimoniais pelo interior do Brasil, que viram nas antigas áreas ferroviárias um amplo campo de atuação. Em 1989 o pátio ferroviário (Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da EFG) foi tombado pelo Município e em 2008 pelo IEPHA - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. Em 2012, o trecho remanescente de linha férrea em área urbana da cidade teve o tombamento aprovado pelo Município. Tal medida se contrapôs a 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 ocorreu em 1980. O inventário de proteção do leito de trilho dispõe sobre as 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. (FAEC, 2011, p.4)

O tombamento da ferrovia remanescente em área urbana (2,5 km de extensão, faixa de domínio entre 10 e 45 m de largura) resguarda uma área significativa para a promoção da qualidade ambiental e urbana da periferia da cidade, carente de espaços

livres públicos qualificados. Coloca-se como fundamental o entendimento desta faixa de domínio ferroviária como estruturante na configuração do sistema de espaços livres da cidade.²

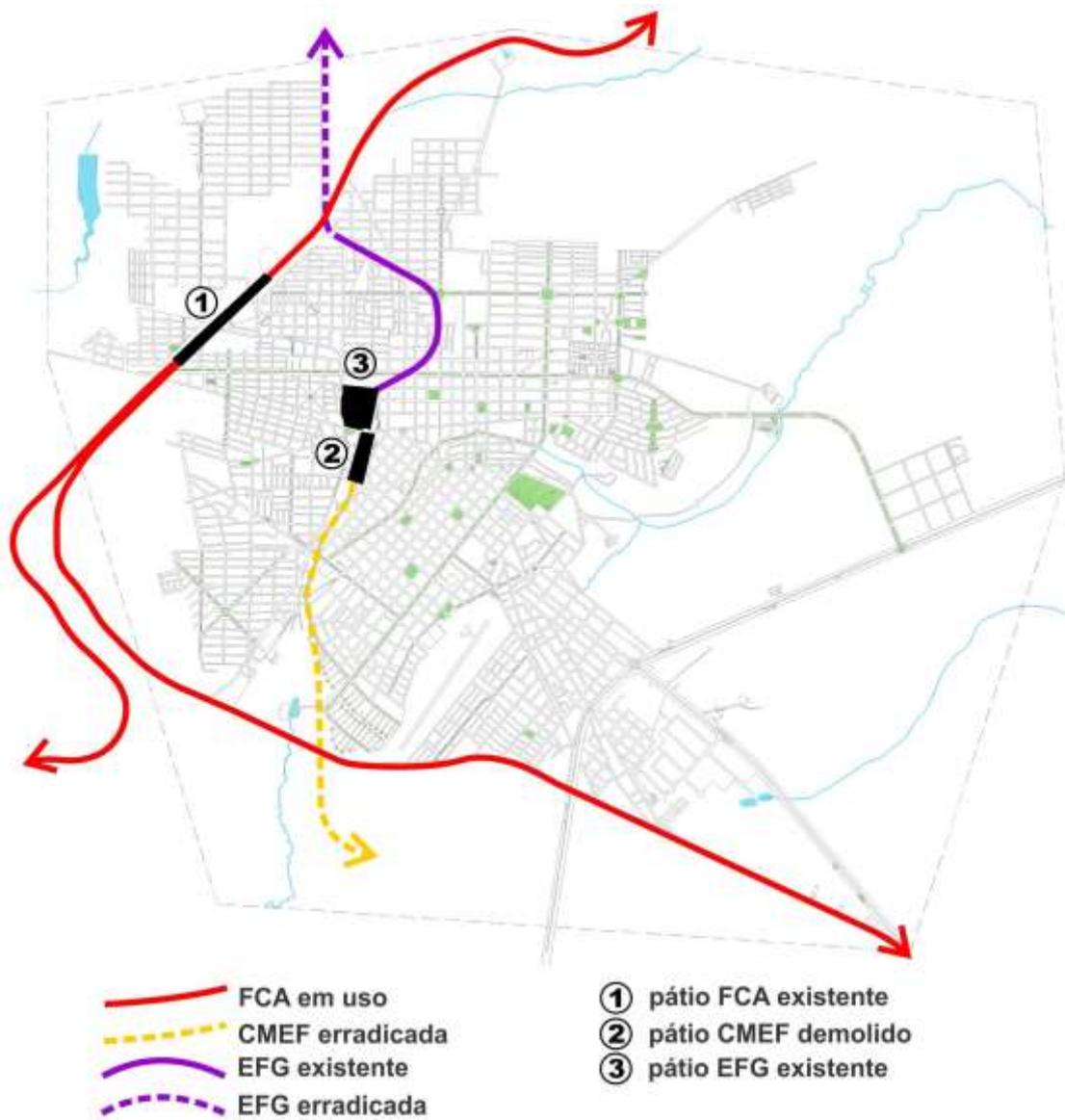


Figura 18: Transformações do sistema ferroviário em Araguari. CMEF erradicada em área urbana deu lugar a Av. Batalhão Mauá. EFG foi tombada e aguarda intervenção nos moldes de um parque linear.

FCA em uso nas bordas urbanas. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

2.7 Aspectos rodoviários em área urbana

Na cidade não é significativa a presença de grandes eixos rodoviários na mancha urbana, sendo a rodovia BR-050 a única que corta parte da cidade em sua

extremidade sudeste. Mesmo assim, sua recente duplicação em elevado intensificou a barreira frente ao bairro Novo Horizonte, implantado na margem oposta da rodovia. As demais rodovias nascem a partir do prolongamento de avenidas no interior da cidade. Tal característica faz com que algumas avenidas, como a avenida estrutural Mato Grosso, assumam um caráter rodoviário, apesar de não ter tal função, incrementando o tráfego e intensificando a poluição do ambiente urbano. Figura 19.

Sobre este aspecto, cabe destacar o nível das discussões do poder público em relação ao futuro das avenidas estruturais. Nos dias atuais ainda são evidentes as contradições referentes a função urbana, valor urbanístico e ambiental e hierarquia viária por elas exercido. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (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”. Entretanto, provavelmente por pressões de empresários locais interessados no uso dos estacionamentos, a Câmara Municipal revogou este item. Assim, na Lei do Sistema Viário de 2007, foram apresentadas normativas para a elaboração de bolsões de estacionamentos nas áreas de canteiro central, ainda não executados.

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 avenida³. 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”⁴. Pode-se entender tais proposições como influências das práticas executadas nas metrópoles no imaginário dos gestores municipais.

Parece que ainda não se entendeu 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.



Figura 19: Acessos rodoviários – característica de ligação rodoviária exercida pela Av. Mato Grosso.

Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: OLIVEIRA, L. M.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Olhar para o sistema viário apenas pela ótica tecnicista de espaço para a circulação veicular é um erro, já que as vias também são espaços da esfera pública, da realização de atividades de lazer e convívio. Novas demandas de apropriação pública evidenciam-se e devem ser respondidas através da qualificação do espaço livre viário. Magnoli (1982, p. 53) já criticava a especificidade funcional dada a alguns espaços livres, muitas vezes imposta desnecessariamente. Hibridismos como avenida-parque, dentre muitos possíveis, “são saudavelmente ambíguos para que se permitam uma criação ampla de significados”.

Questiona-se se as duas avenidas estruturais de Araguari, originárias do projeto de expansão urbana, podem ser consideradas como grandes estruturas urbanas e ambientais de porte na escala da cidade, já que atualmente contam somente com calçadas e faixas de rolamento, restando 20 m de canteiro central, totalizando 13,3 km de extensão a serem qualificados para apropriação pública. A potencialidade de hibridismos do sistema viário mescla-se com o sistema de espaços livre de convívio e lazer e, se for pensado desta maneira, contribui para uma melhor distribuição dos espaços livres públicos pela cidade.

Sobre o ponto de vista da sociodiversidade, o caráter centro-periferia da Avenida Theodolino favoreceu sua melhor apropriação pela população, frente as avenidas estruturais planejadas, cujo caráter periferia-periferia, tangenciando a região central, é mais evidente. O prolongamento da Avenida Theodolino através da implantação de um parque linear à APP do Córrego Brejo Alegre (3 km de extensão) será a primeira experiência do tipo na cidade. Segundo a Prefeitura, o projeto está em fase de elaboração. Nos dias atuais o arcabouço prático sobre a elaboração de Parques Lineares às margens de APPs se enriquece a cada dia e, espera-se que equívocos projetuais sejam evitados.

As qualificações de segmentos de canteiros centrais de avenidas, tanto no centro como na periferia, por empresas privadas pode ser entendido como uma privatização do espaço público, mesmo sendo de livre acesso, já que faz com que o poder público se sinta desobrigado de prover e manter tais equipamentos para a população.

A possibilidade de utilização do espaço livre ferroviário, tanto o desativado localizado na área central, bem como as faixas de domínio das ferrovias em uso que envolvem a cidade, deve ser trabalhada de modo integrado à qualificação sistema de espaços livres, claro que respeitando as especificidades de uso de cada caso.

O entendimento sobre o processo de produção do sistema de espaços livres viários de Araguari é fundamental para a valorização de sua diversidade tipológica e para a identificação dos hibridismos de usos, existentes e latentes. A realidade urbana brasileira é rica e, em Araguari, certamente as transformações contemporâneas do viver em público são menos complexas que as de uma metrópole, mas não menos merecedoras de atenção.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, F. M. de T. *Ferrovias e Organização do Espaço Urbano em Araguari-MG (1896-1978)*. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.
- COCOZZA, G. de P.; OLIVEIRA, L. M. de. *Forma urbana e sistemas de espaços livres na cidade de Araguari (MG)*. In: *VII Colóquio QUAPÁ-SEL*. Campo Grande: UFMS, 2012.
- CORRÊA, M. S. *Reabilitação da rua: Estudo comparativo entre conjuntos de habitação popular em Araguari – MG*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). FAUeD. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.
- FAEC - FUNDAÇÃO ARAGUARINA DE EDUCAÇÃO E CULTURA. *Inventário de proteção da linha férrea da antiga Estrada de Ferro Goiás no perímetro urbano de Araguari – MG*. Araguari, 2011.
- GALENDER, F. Et. al. *Forma urbana e sistemas de espaços livres: entendimento da construção da paisagem urbana brasileira*. In: *2ª Conferência Internacional PNUM - Portuguese Network of Urban Morphology*. Lisboa: ISCTE, 2012.
- OLIVEIRA, L. M. de. *Desenho urbano e paisagem cultural: plano de reabilitação urbana para o patrimônio ferroviário de Araguari*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) FAUeD, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.
- MACEDO, S. S. *Paisagem urbana brasileira*. Apresentação de aula para disciplina de Paisagismo. São Paulo: Pós-FAUUSP, 2013.
- _____. Et. al. *Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição as esfera pública no Brasil*. In: TÂNGARI, V. R.; ANDRADE, R. de. SCHLEE, M. B. *Sistemas de espaços livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009, p. 60-83.
- MAGNOLI, M. E. M. *Espaços livres e urbanização: uma introdução a aspectos da paisagem metropolitana*. Tese (Livre-docência). FAUUSP, São Paulo, 1982.
- NAVES, C. F. M; RIOS, G. M. (Orgs.) Araguari: *Cem anos de dados e fatos*. Araguari: FUNEC/PMA. 1988.
- QUEIROGA, E. F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. Tese (Livre-docência). FAUUSP, São Paulo, 2012.

SANTOS, N. C.; *A nova canalização do Córrego Brejo Alegre - Araguari, MG: histórico, percepções e impactos ambientais*. Monografia (graduação em Geografia) - Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

_____; LIMA JÚNIOR, J. R. *Aspectos do planejamento em Araguari: A evolução do traçado urbano*. In: *II Simpósio Regional de Geografia – Instituto de Geografia*. Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

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.

¹ Para maiores informações sobre os loteamentos, ver: CORRÊA, M. S.

² O projeto de reabilitação urbana do antigo sistema ferroviário foi desenvolvida por OLIVEIRA, L. M.

³ Requerimentos nº 698, 702 e 717 de 17/04/2012. www.camaraaraguari.gov.br

⁴ “Promotora de justiça quer a construção de uma “*highway*” para livrar a cidade do tráfego de caminhões”. *Jornal Correio de Araguari* 16 jun 2011.