

FORMA URBANA E SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES NA CIDADE DE ARAGUARI (MG)

URBAN FORM AND OPEN SPACES SYSTEM IN THE CITY OF ARAGUARI (MG)

Glauco de Paula Coccozza, Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design – FAUeD, UFU, e-mail: glauco_coccozza@yahoo.com.br
Lucas Martins de Oliveira, Graduando do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAUeD, UFU, e-mail: lmdeoliveira@gmail.com

RESUMO

Este trabalho apresenta as considerações iniciais sobre o estudo da forma urbana e dos sistemas de espaços livres na cidade de Araguari (MG), como desdobramento da pesquisa “Forma urbana e espaços livres nas cidades médias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba”, em desenvolvimento na FAUeD-UFU. A pesquisa visa compreender como os espaços livres se caracterizam nas cidades da região do Triângulo Mineiro e como são estruturantes da sua forma urbana. O principal objetivo deste trabalho é analisar os determinantes históricos da conformação espacial da cidade de Araguari que resultaram na sua configuração atual.

Palavras-chave: Forma urbana, espaços livres, cidades médias, paisagem urbana, Araguari.

ABSTRACT

This paper presents the initial studies of urban form and open spaces systems in the city of Araguari (MG), as a follow of the research "Urban form and open spaces system in medium-sized cities of Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba" in development at FAUeD-UFU. The research aims to understand how spaces are characterized in the cities of the Triângulo Mineiro region and how they are structuring their urban forms. The objective is to analyze the historical determinants of their spatial conformation that resulted in its current configuration.

Key-words: Urban form, open spaces, medium-sized city, townscape, Araguari.

1. INTRODUÇÃO

Depois de Uberlândia e Uberaba, o município de Araguari destaca-se como importante cidade localizada na porção norte da região do Triângulo Mineiro. Sua população atual é de 110.983 habitantes e a prestação de serviços e a atividade agroindustrial formam a base de sua economia (19º colocação entre os 853 municípios mineiros).

A forte relação de complementaridade com a cidade de Uberlândia, centro regional distante cerca de 30 km, inibe sua influência regional, se comparado a outras cidades de mesmo porte na região¹. Essa relação histórica moldou o destino da cidade, que chegou a ser das mais importantes e influentes da região, porém perdendo ao longo dos anos o papel de destaque no processo de desenvolvimento do triângulo mineiro.

Mesmo assim, apresenta boa infraestrutura de serviços de média complexidade, assim como bons indicadores econômicos, e pelos números populacionais, somada à dinâmica regional em que está inserida (próxima a polos consumidores do sudeste e centro-oeste e de fácil distribuição), ela pode ser classificada como cidade média. Por essa razão se encaixa na pesquisa sobre forma urbana em cidades médias em Minas Gerais.

2. O NÚCLEO URBANO INICIAL

O município de Araguari originou-se da delimitação de espaço religioso, não diferente de grande parte dos demais municípios da região. Na primeira metade do século XIX (os primeiros registros datam de 1823), área localizada entre duas sesmarias que foi doada à igreja católica como patrimônio da Freguesia do Brejo Alegre, sob a invocação do Senhor Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre. A associação direta entre a religião, característica cultural, e o curso d'água daria suporte a fixação da população naquele local. A Freguesia foi criada em 02 de abril de 1840 e elevada a categoria de cidade, com o nome modificado para Araguay, em 28 de agosto de 1888 (NAVES e RIOS, 1988).

As primeiras construções concentraram-se voltadas para o adro da igreja católica Matriz, implantado próximo à margem do córrego Brejo Alegre. Este adro assumiu o papel de primeiro espaço livre público gerador do traçado inicial. A partir dele, definiram-se as principais direções de crescimento urbano. A influência do traçado colonial português, apesar de tardio, foi significativa neste período (final do século XIX). A primeira via a estabelecer-se foi a Rua Direita, que desenvolveu-se em torno da mesma cota topográfica, paralela ao córrego, a fim de facilitar sua implantação e sua utilização. O fato de desenvolver-se em nível tem como resultado seu caráter não retilíneo. Teixeira (2004), ao discorrer sobre os modelos urbanos portugueses da cidade brasileira, afirma: “as ruas tinham de ser tortas, na sua projeção horizontal, para poderem ser “direitas” no seu perfil”.

Na margem oposta, alinhada a igreja Matriz, foi construída a Capela do Rosário (os primeiros registros datam de 1864), mais simples em ornamentos e características construtivas. 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 cidade expandiu-se lentamente 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. O córrego Brejo Alegre não se configurou totalmente como barreira física, podendo ser entendido como condição fundamental para a existência e estruturação do núcleo urbano inicial de Araguari.

A atuação do poder público que mais se aproxima de possível planejamento urbano foi a criação do cargo de “alinhador”, pela Câmara Municipal, já 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 necessário. 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 seria o primeiro, e ainda único, parque urbano da cidade, o “Parque Municipal”, atual “Bosque John Kennedy”. Após diversas subtrações que resultaram na área atual, a qualificação e abertura ao público somente ocorreu em 1925.

No arquivo público municipal (Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto) inexistem mapas que retratam este período, apenas descrições dos arruamentos obtidas em leituras das atas da Câmara Municipal. Caso tenham sido confeccionados, acredita-se que foram perdidos em incêndio que ocorreu na antiga biblioteca pública da cidade – Biblioteca Pio XII – no ano de 1959. Diante das descrições, é possível visualizar a malha apresentada na Figura 01.

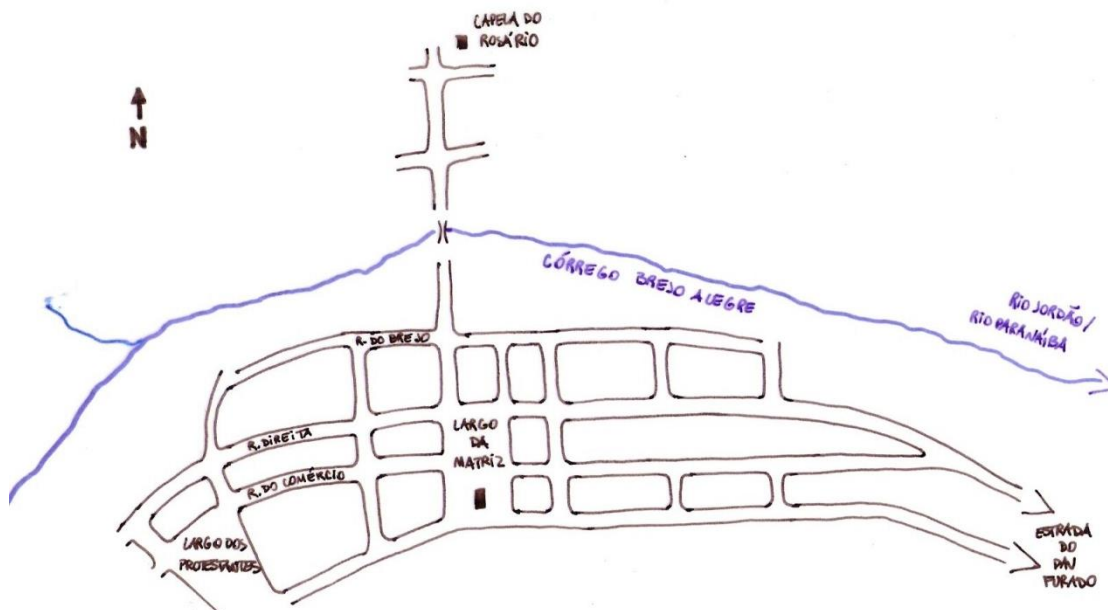


Figura 1: Malha urbana inicial de Araguari – 1840-1895. Elaboração: L. M. de Oliveira.

3. A EXPANSÃO URBANA EM TRAÇADO PLANEJADO

O final do século XIX e o início do século XX reservaram à Araguari dois acontecimentos importantes, que mudariam sua economia e seu espaço urbano. São estes: a chegada da linha férrea da empresa paulista Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que se originava na cidade de Campinas (SP), e o início das obras da linha férrea da empresa Estrada de Ferro Goiás.

A Cia. Mogiana, em busca de expansão territorial e novos mercados, já havia se estabelecido na cidade de Uberaba, e iniciava novo período de obras com a intenção de alcançar o território goiano. No ano de 1896 a empresa inaugurou sua estação em Araguari. A Estrada de Ferro Goiás foi criada no ano de 1906 com a intenção de ligar Araguari à cidade de Vila Boa de Goiás, hoje cidade de Goiás. A intenção inicial era que a linha férrea se iniciasse na cidade goiana de Catalão, a partir do encontro com a ferrovia Mogiana. Entretanto, devido à dificuldade financeira que atingiu a Cia. Mogiana, esta intenção não se concretizou, cabendo aos planejadores do traçado da EFG alterar o ponto inicial da linha férrea para a cidade de Araguari. A Estrada de Ferro Goiás iniciaria seu traçado em Minas Gerais. A inauguração do primeiro trecho – Araguari-Catalão – ocorreu no ano de 1911 e em 1952 a ferrovia alcançou a nova capital do estado, Goiânia, não tendo mais motivo para chegar à cidade de Goiás, como na intenção inicial.

Importantes estudos que discorrem sobre as transformações socioeconômicas causadas pela presença destas ferrovias no espaço urbano de Araguari já foram publicados, principalmente no campo da Geografia², cabendo a este trabalho destacar a principal transformação que determinou o futuro da forma urbana da cidade – a expansão urbana projetada pelo engenheiro da Cia. Mogiana, Achilles Vidulich³.

No ano de 1895, Vidulich, responsável pela obra do trecho Uberabinha (Uberlândia)-Araguari da Cia. Mogiana ofereceu à Câmara Municipal de Araguari projeto de expansão da malha urbana para a cidade. O Arquivo Público Municipal, novamente, não tem o projeto desta data, somente informações sobre a ata de sua aprovação. O mapa que mais se aproxima deste é a “Planta Geral de Cidade de Araguari”, de 1948 (Figura 02).

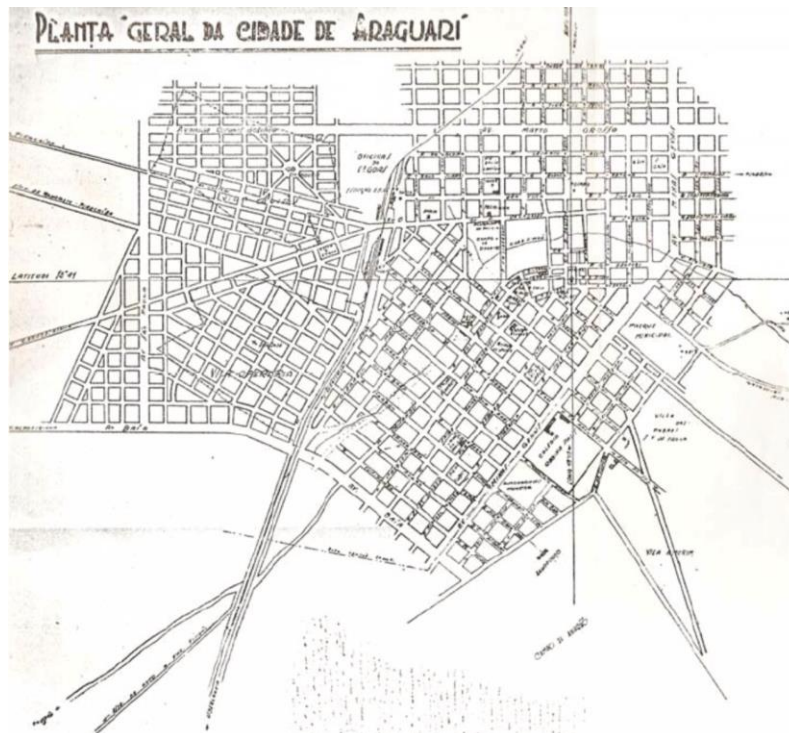


Figura 2: Planta Geral da Cidade de Araguari - 1948. Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Caill Porto.

Inexistem trabalhos que se propuseram a elaborar análise deste projeto. O projeto de expansão urbana propôs a costura da malha inicial da cidade com a malha ortogonal, de quadras com dimensões em média 100x100m, que ocupou a bacia do Córrego Brejo Alegre e a área além dos trilhos, situando o sistema ferroviário, principalmente o pátio da Cia. Mogiana, no centro geográfico da cidade. Esta malha é contornada por conjunto de quatro avenidas com 50m de largura, que fariam as ligações norte, sul, leste e oeste da cidade, formando contorno viário que estruturaria seu crescimento futuro.

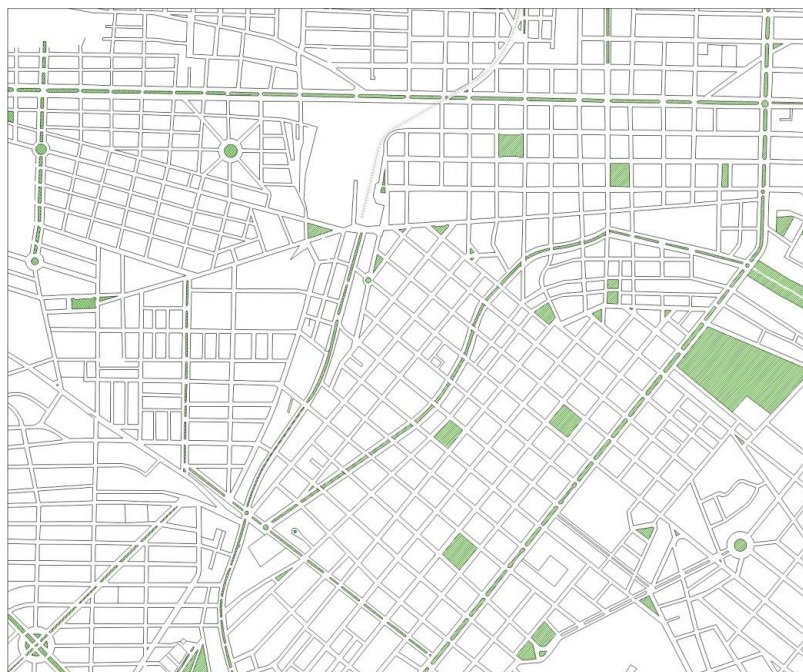


Figura 3: Recorte do traçado atual da região planejada na figura 02. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: L. M. de Oliveira.

Neste projeto destaca-se, também, a distribuição dos espaços públicos na região central. Sete praças formadas a partir da quadra ortogonal da malha são projetadas, espaçadas em torno de três quadras uma da outra. Entretanto, a qualificação destas avenidas e das praças ocorreu de forma gradativa e lenta. Como ponto negativo do projeto, percebe-se a desconsideração do Córrego Brejo Alegre, já iniciando que seu futuro seria a canalização e o aterramento. Se comparado o projeto de expansão urbana com o executado, percebe-se que parte do proposto por Vidulich foi modificada ou descartada. (Figura 03)

O grau de articulação urbana exercido pelo projeto de expansão viária pode ser analisado através do estudo de axialidade, que verifica os diferentes graus de integração da malha urbana. O espaço com grande quantidade de eixos que se cruzam na trama, possibilitando as mais variadas opções de acesso, é considerado espaço com potencial para a co-presença. Obviamente, apenas a conectividade entre os espaços não significa que estes exerçam centralidade ou representatividade significativa. Devem ser considerados o uso do solo, as características socioeconômicas, entre outros fatores. Interessa ressaltar o significativo grau de integração hoje exercido pelas Avenidas Minas Gerais e Mato Grosso, consideradas pelo planejamento urbano municipal como vias estruturadoras para o crescimento da cidade. (Figura 04).



Figura 4: Estudo de Axialidade do projeto de expansão urbana para Araguari e da malha atual, elaborados pelo programa computacional XSPACE. Elaboração: L. M. de Oliveira.

A malha limitada pelas Avenidas Mato Grosso⁴, Minas Gerais, Bahia e ferrovia foi executada com poucas alterações, já a parte além trilhos foi bastante alterada. As avenidas Mato Grosso e Minas Gerais foram executadas respeitando as dimensões e sua continuidade, já as avenidas Bahia e São Paulo, foram executadas com outras dimensões e foram interrompidas, eliminando assim a idéia de integração com o contorno viário proposto.

O projeto de Vidulich para Araguari, elaborado no ano de 1895, mesmo em sua escala modesta, ilustra a racionalização das intervenções de ocupação territorial no Brasil neste período. Sua contemporaneidade com o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (elaborado entre 1884 e 1897), mostra o credenciamento técnico dos engenheiros da Cia. Mogiana, no caso de Vidulich, para a modernização das cidades que se instalavam. Era fundamental para estes engenheiros a negação das estruturas coloniais e a imposição da técnica, representada pela ferrovia e pela racionalização do crescimento urbano.

Apesar de o plano de expansão urbana de Araguari ter preocupações basicamente viárias, não se isenta das questões urbanísticas quando pré-determina quadras específicas para a implantação de praças e evidencia, também, a preocupação sanitária quando facilita a circulação de ar, a entrada da luz solar e assenta a malha sob a bacia do córrego existente, direcionando para este todo o escoamento pluvial e de esgoto.

Hugo Segawa (2001), quando discorre sobre “O Brasil em Urbanização – 1862-1945”, afirma que “muitos destes primeiros planos de expansão urbana não conseguiram ser implementados em sua totalidade”, devido à “amplitude e complexidade das propostas a exigir recursos que demandariam o investimento de inúmeras gerações”. O projeto de expansão da malha urbana de Araguari, que ideologicamente apresentava a modernidade à cidade, acabou não gerando esta imagem.

Nem se pode afirmar, categoricamente, que os significados dessa modernização estivessem conscientemente assimilados pelos cidadãos ou governantes. Ademais, estratégias dessa natureza contemplando objetos tão complexos como as cidades dificilmente são exequíveis. (SEGAWA, 2001, p. 27)

Ainda não se sabe por que a Cia. Mogiana dedicou projeto de expansão urbana de maiores dimensões para Araguari, comparado às outras cidades da região. Existem poucas informações a respeito de Achilles Vidulich. Além de ser o responsável pela construção de alguns trechos da Cia. Mogiana sabe-se, também, que esteve ligado a fundação da cidade paulista de Guará e responsável por grandes obras, como a ponte da Cia. Mogiana sob o Rio Grande (divisa SP-MG) e o “Teatro, Bar e Cassino Miramar” em 1922⁵, na cidade de Santos, SP. Por fim, as pesquisas iniciais afirmam seu falecimento em 1929, na cidade de São Paulo⁶.

Fica ainda a principal dúvida, já que não se tem o projeto original de 1895, se o plano apresentado no mapa de 1948 é o mesmo por ele projetado, o que desconstruiria parte do raciocínio acima apresentado. De qualquer maneira, sabe-se que em 1948 havia plano de expansão urbana para a cidade que moldou o atual sistema de espaços livres de Araguari.

4. A CONFORMAÇÃO URBANA ATUAL

Pode-se afirmar que na primeira metade do século XX existia na cidade o crescimento dentro do espaço “planejado” e o crescimento no espaço “não planejado”. A existência da Vila Amorim, indicada no mapa de 1948, mostra a presença de ocupação improvisada ao longo dos acessos à estrada do Pau Furado, principal acesso à 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 malha urbana irregular (Figura 05).

Acredita-se que na década de 1950 iniciou-se a implantação de loteamento com traçado diferente do indicado no mapa de 1948, através da leitura do mapa pode-se afirmar que é onde hoje se localiza o bairro Industriários. A partir daí, iniciou-se a série de descondições ao plano de expansão urbana, causada pela falta de controle do crescimento urbano ou mesmo inexistência de legislação urbanística.

A paisagem urbana da região planejada (hoje região central da cidade) dotada de vias e espaços livres públicos generosos, muito se difere da paisagem periférica. De forma geral, a ocupação da periferia de Araguari foi caracterizada pela implantação de loteamentos com desenhos variados, ocupações irregulares, implantação de grandes equipamentos urbanos e especulação de grandes glebas urbanas. Como resultado, tem-se a conformação de espaço periférico sem coesão e rarefeito.

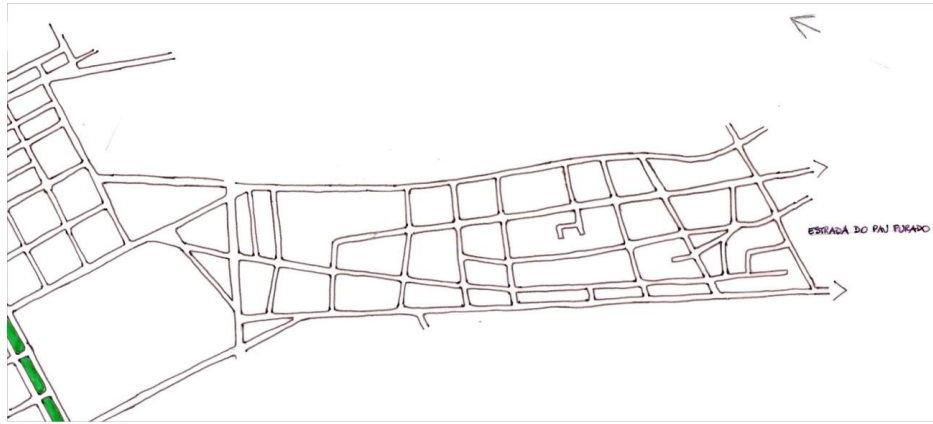


Figura 5: Croqui da Vila Amorim, hoje bairro Amorim. Elaboração: L. M. de Oliveira.

Nestes loteamentos periféricos, muitas vezes o único espaço público é a rua, já que parte deles foi implantada antes da lei federal 6766/79⁷. Dos poucos espaços públicos pré-determinados, muitos foram invadidos ou cedidos à implantação de equipamentos institucionais.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano 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. 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 6)

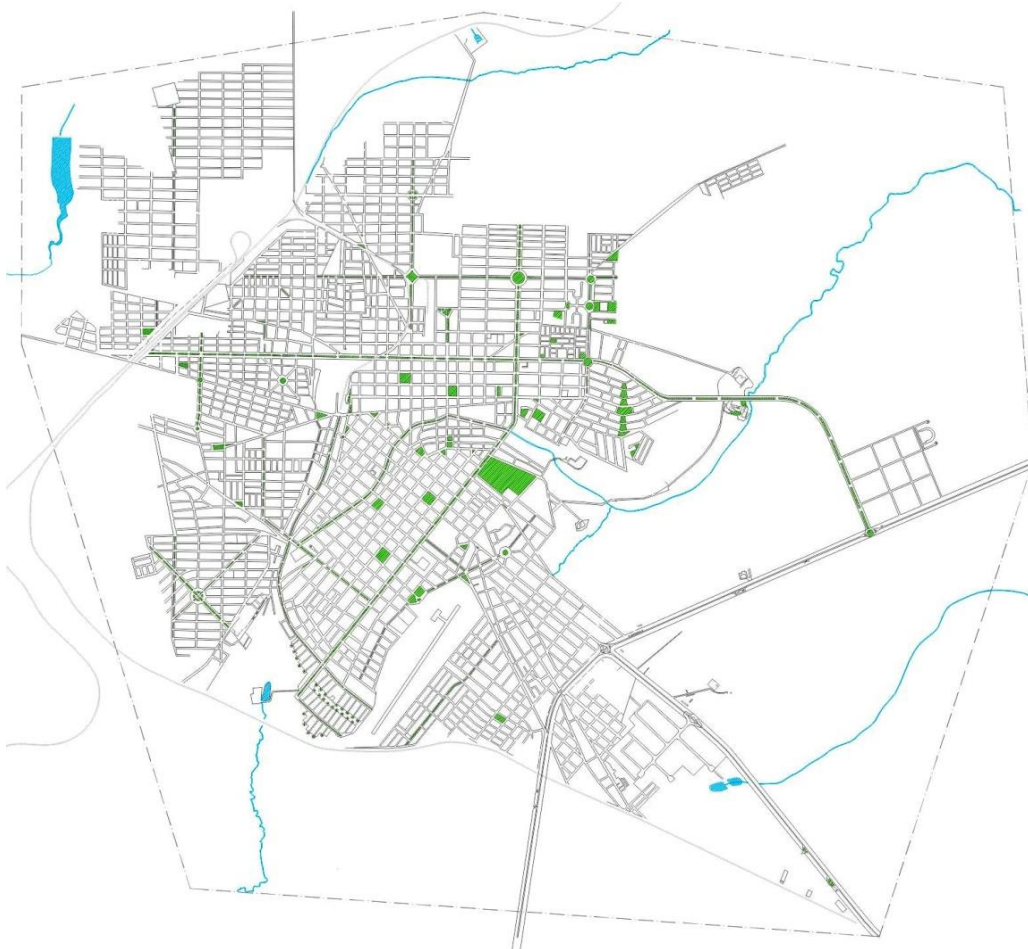


Figura 6: Perímetro urbano atual de Araguari. Fonte do mapa base: PMA. Elaboração: L. M. de Oliveira.

5. OS ESPAÇOS LIVRES NA FORMA URBANA DE ARAGUARI

A elaboração do Zoneamento Morfológico-Funcional⁸ proporciona a leitura de como os espaços livres se caracterizam na forma urbana de Araguari, através da elaboração de “mapa síntese” da sua estrutura urbana (Figura 7). Nele, observa-se que a primeira ocupação da cidade ainda representa a grande centralidade e o ponto de radiação da mancha urbana, caracterizada como Zona Central.

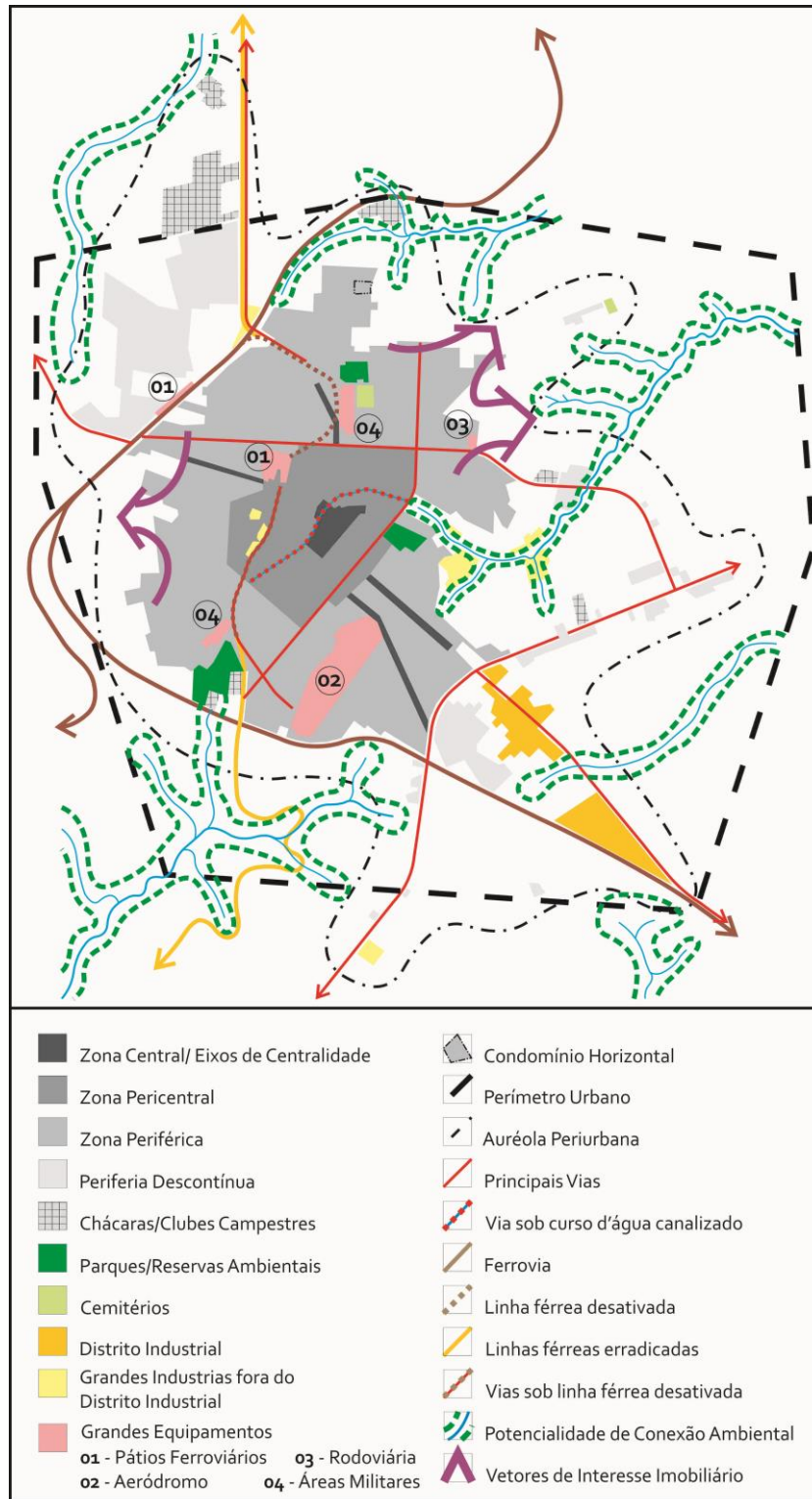


Figura 7: Modelo morfológico-funcional das cidades médias brasileiras, aplicado à Araguari.
Elaboração: L. M. de Oliveira.

Segundo Amorim Filho (2005), os centros urbanos das cidades médias são marcados pela animação, gerada pela alta densidade de circulação de pedestres, veículos e informação. Sua paisagem é condicionada por marcos arquitetônicos que preservam a memória da cidade. Nessa área estão situadas as praças do núcleo urbano inicial, com tratamentos paisagísticos diversos feitos ao longo dos anos e que configuram os espaços livres nessa parte histórica (Figura 8).



Figura 8: Zona Central. Adro da igreja Matriz, hoje Praça Nilo Tabuquini. Largo dos Protestantes, hoje Praça Manoel Bonito (projeto paisagístico de autoria do engenheiro arquiteto João Jorge Coury, 1966). Fotos: A. de Faria.

A Zona Central é envolvida por área definida como Zona Pericentral, que faz a transição entre o centro principal e as áreas periféricas. Essa região se desenvolveu a partir das vias de acessos ao centro, sendo estas as mais adensadas. Predomina a função residencial de classe média, porém intercalados por equipamentos de comércio, serviço e as primeiras instalações logísticas e industriais, como o pátio remanescente da Estrada de Ferro Goiás. O sistema viário da Zona Pericentral é marcado por intervenções que buscaram qualificá-lo, a fim de atender às novas demandas de circulação, marcada pela presença do automóvel. Dentre essas intervenções se destacam em Araguari a canalização e aterramento do Córrego Brejo Alegre, dando lugar à Av. Cel. Theodolino Pereira de Araújo e a construção da Av. Batalhão Mauá sob a antiga faixa de domínio da ferrovia Mogiana (Figura 9).



Figura 9: Zona Pericentral. Bairro Industriários (primeira concentração de instalações industriais). Foto: J. S. Júnior. Córrego Brejo Alegre antes do aterramento, 1994. Foto: G. Chaves.

Nessa região os espaços livres se caracterizam por quatro estruturas principais: a das praças criadas na trama urbana do plano do engenheiro Vidulich; pelas largas avenidas que formavam o perímetro urbano do mesmo plano; pelas estruturas ferroviárias e fluviais que cruzam essa área; e pelo bosque que ainda se caracteriza como principal estrutura verde da cidade.

Nas bordas da Zona Pericentral encontra-se a Zona Periférica. Diferentemente das grandes cidades, nas cidades médias ainda existe forte relação estrutural desta com a Zona Central, por mais que as pequenas centralidades comecem a se desenvolver. Amorim Filho (2005) define duas tipologias para essa Zona Periférica, a primeira é a Periferia Contínua (contígua à Zona Pericentral), e a outra a Periferia Descontínua, com crescimento não contínuo ao tecido, com grandes glebas desocupadas entre as malhas.

Na Zona Periférica estão os grandes equipamentos implantados de acordo com o porte e influência que a cidade passa a exercer, no caso de Araguari, como Aeródromo Municipal, novo pátio ferroviário, áreas militares, Parque de Exposições e clubes privados. Eles complementam o sistema de espaços livres, porém com outras categorias espaciais, através de grandes estruturas, e que contribui para a descontinuidade do tecido urbano. Encontra-se nela também o Distrito Industrial, dada a crescente dificuldade de manutenção das indústrias na Zona Central e Pericentral e necessidades de novas áreas para expansão (Figura 10).



Figura 10: Zona Periférica. Bairro Goiás (final da Av. Mato Grosso). Foto: J. S. Júnior.
Passarela sob a linha férrea em uso (Ligação entre Periferia Contínua e Periferia Descontínua).
Foto: Jornal Contudo.

Nas bordas da Zona Periférica encontra-se a Auréola Periurbana. Esta é a área além do domínio da urbanização, sem que se possam definir de maneira precisa os limites externos. Pode estar localizada dentro ou fora do perímetro urbano. Na Auréola Periurbana encontram-se loteamentos de Chácaras, Clubes Campestres e entrepostos agroindustriais (Figura 11).



Figura 11: Auréola Periurbana. Terminal de Transbordo da Vale em construção. Foto: L. Rodrigues. Clube Pica-Pau (principal área privada de lazer e realização de grandes eventos da cidade). Foto: H. Vieira.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Araguari é cidade média com grande potencial de estruturação do sistema de espaços livres que possibilite nova configuração da sua trama urbana. As largas avenidas dominam a sua paisagem e poderiam apresentar novo desenho que possibilitasse sua utilização como o espaço de lazer e convívio da população. O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, elaborado em 2004, tentou resguardar a integridade dos 20m de largura dos canteiros centrais privilegiados, quando, no artigo 36 inciso II, indica “coibir a construção de estacionamentos nos canteiros centrais das avenidas estruturais, mantendo aqueles já existentes”. Entretanto, a Câmara Municipal revogou este item demonstrando a falta de compreensão dos gestores públicos sobre a condição dos espaços livres urbanos.

Outra característica da cidade é possibilidade de utilização dos leitos ferroviários desativados para a construção de parques lineares, condicionando novo uso para esses espaços através de intervenções paisagísticas e de caráter público. Espera-se dos gestores a compreensão deste potencial de desenho que a cidade, ao longo da sua transformação, deixou como legado dos diferentes momentos econômicos da cidade.

7. REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Flávia A. V. de. *(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. de T. *Ferrovias e Organização do Espaço Urbano em Araguari-MG (1896-1978)*. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFF, Niterói, 2008.

NAVES, Consuelo F. M.; RIOS, Gilma M. (Orgs.) *Araguari: Cem anos de dados e fatos*. Araguari: FUNEC/PMA. 1988.

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.

SEGAWA, Hugo. O Brasil em urbanização 1862-1945. In: SEGAWA, Hugo. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1998. p. 17-27.

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

¹ O papel regional de Araguari e sua classificação como cidade média foram apresentados na dissertação de Flávia de Araújo: *(Re)configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)*, IG, UFU, 2010

² Destaca-se o Mestrado de Fábio Barbosa – *Ferrovias e organização do espaço urbano em Araguari-MG (1896-1978)*, UFF, 2008.

³ Foi o engenheiro chefe da Cia. Mogiana para a construção de trechos ferroviários. Erroneamente, a historiografia produzida sobre Araguari divulga o nome Achilles Widulich, entretanto, pesquisas preliminares indicam que a escrita correta é Achilles Vidulich.

⁴ Devido às homenagens promovidas pela Câmara Municipal, a Av. Mato Grosso hoje assume quatro denominações ao longo dos seus 7,7 km de extensão: Cel. Belchior de Godoy, Mato Grosso, Theodoreto Veloso de Carvalho e Hugo Dorázio. Neste trabalho será considerada a denominação original, Avenida Mato Grosso.

⁵ “Antigos hotéis e restaurantes santistas” www.novomilenio.inf.br/santos/h0319j.htm

⁶ O Estado de São Paulo. 27 de abril de 1929, p. 17.

⁷ Lei que regulamenta o parcelamento do solo urbano nas cidades. Determina que os novos parcelamentos tenham uma regulamentação que define o papel do espaço livre público. Na prática, é apenas um elemento para a aprovação da gleba perante os órgãos municipais.

⁸ Metodologia proposta por Amorim Filho (2005) e revisada por Coccozza e Oliveira (2011), na qual foram incorporadas as principais estruturas do sistema de espaços livres. Apresentada no

artigo "*Urban form and open spaces: the case of Brazilian medium-sized cities*", durante o 18º ISUF- *International Seminar on Urban Form*, 2011.