

**O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES E A CONSTITUIÇÃO DA FORMA URBANA NA
CIDADE DE UBERLÂNDIA, MG**
THE OPEN SPACES SYSTEM AND URBAN FORM CONSTITUTION IN
UBERLÂNDIA, MG

Glauco de Paula Coccozza, Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo e Design, 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

Izabela Dalla Libera, Graduanda do Curso de Arquitetura e Urbanismo da FAUeD-
UFU, Bolsista de Iniciação Científica CNPQ- UFU, e-mail: izabelalibera@yahoo.com.br

RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise morfológica da cidade de Uberlândia através do sistema de espaços livres que se configurou com o crescimento da cidade. Essa busca revela a organização da forma urbana pelo viés dos espaços livres, elemento essencial para a estrutura da cidade, e que ao longo do tempo se configurou em diferentes aspectos no tecido urbano. Para isso, foram analisadas as mudanças históricas da cidade através da identificação dos parcelamentos feitos em cada década, desde a sua fundação até a atualidade. Foram observados os vetores de crescimento, as características do desenho dos bairros, os obstáculos físicos superados e os modelos de parcelamentos que terminaram por definir as características do sistema de espaços livres.

Palavras-chave: Cidades médias, Espaços livres, Forma urbana contemporânea.

ABSTRACT

This paper presents a morphological analysis of the city of Uberlandia through the system of open spaces that are configured with the city's growth. This search reveals the organization of the urban organization of the open spaces, essential for the structure of the city, and that over time are configured in different aspects of the urban fabric. For this, we analyzed the historical changes of the city through the identification of settlements made every decade since its founding to the present. We observed the growth vectors, the design features of the neighborhoods, the obstacles overcome and the physical models of settlements that ultimately define the system of open spaces.

Key-words: Medium sized cities, Open spaces, Contemporary Urban Form

1. INTRODUÇÃO

Os estudos da forma urbana revelam diferentes modos de analisar a morfologia das cidades, convergindo para considerações que focam determinados elementos de investigação, geralmente demonstrando aspectos essenciais para um objetivo específico. Os espaços livres estão distribuídos de diferentes formas pelo tecido urbano das cidades, diferenciando-se em áreas, desenhos, usos, gestão, significados e apropriação. Analisar a forma das cidades através dos espaços livres significa compreender como a formação das mesmas incorporou essa categoria de espaço em seu desenho.

Os espaços livres em cidade médias do interior do Brasil apresentam características próprias que definem o seu traçado, convergindo para um sistema que geralmente se caracteriza por praças centrais em malha ortogonais, bairros pericentrais que apresentam boa qualidade espacial e uma região periférica tomada por bairros populares com baixa qualidade espacial e condomínios fechados que simbolizam a perda da urbanidade em muitas cidades brasileiras.

Uberlândia se encaixa nesse modelo, e o que vemos nessa pesquisa sintetiza as transformações que a cidade teve até chegar à sua forma atual, caracterizada por regiões definidas também pelas características dos espaços livres encontradas no tecido urbano.

2. UBERLÂNDIA: DA FUNDAÇÃO ATÉ 1920

O desenho inicial da cidade de Uberlândia, denominada na época (1852) como São Pedro de Uberabinha, seguia os modelos de ocupação da região conhecida como Sertão da Farinha Podre, conhecida atualmente como Triângulo Mineiro. Essa ocupação determinava os novos núcleos urbanos com a igreja católica como principal construção da cidade próxima a cursos d'água, seguida por adros na frente e atrás dessa construção religiosa, e construções ao redor dos espaços livres.

O espaço livre apresentava um importante papel na estruturação da cidade, tendo papéis distintos – adro religioso, comércio, parada das tropas, cemitério – e definindo os modos de vida da população da época. A cidade cresceu seguindo vertentes relacionados aos caminhos para as outras cidades – Uberaba, Araguari - e a ligação com outros espaços religiosos, como a igreja do Rosário, em setor oposto a igreja principal da cidade, igreja destinada à população negra da cidade, com o adro definindo outro espaço livre.



Figura 1: Malha urbana em 1920 – De cima para baixo: Praças Clarimundo Carneiro; Coronel Carneiro e Tubal Vilela. Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

Após esse crescimento sem “aparente ordenamento” até 1895, a cidade expande-se em direção a Estação Ferroviária, em um traçado urbano elaborado pela própria empresa “Ferrovia Mogiana”. Neste período a cidade mostra-se em duas regiões morfológicas distintas: primeiro núcleo, atual Bairro Fundinho, e parte alta¹, atual Centro. Os limites físicos da cidade nesta época eram o Córrego Cajubá (norte), Córrego São Pedro (sul, sudeste) rio Uberabinha (oeste) e Ferrovia (nordeste). As transformações iniciais na forma urbana da região central de Uberlândia foram

¹ Denominação dada à nova parte da cidade, compreendida entre a cidade antiga e a ferrovia (atual João Naves de Ávila)

estudadas no artigo “Espaços e espacialidades: caracterização dos espaços livres em Uberlândia”, apresentado durante o V Colóquio QUAPA-SEL, em 2010.

A configuração dos espaços livres, que antes eram originados a partir de espaços utilitários, se configura a partir do desenho do loteamento ortogonal ordenado, onde o espaço da praça é uma quadra sem ocupação, sendo o mais significativo desta época, a Praça dos Bambus, hoje, Praça Tubal Vilela. Atualmente ela é o principal marco espacial da cidade, ponto de manifestações, festas, e ainda ponto de encontro de parte da população. Seu desenho sofreu três importantes transformações, sendo a mais expressiva o projeto do Arquiteto Jorge Cury, em 1962.

Essa estrutura inicial definiu um sistema de praças no bairro histórico que se conectava com a parte alta, definindo a qualidade da sua estrutura urbana. Essa organização ainda define o padrão morfológico da área, caracterizando a região central da cidade e promovendo diferentes tipos de apropriação no espaço público.

3. DE 1920 A 1940: PRIMEIRA GRANDE EXPANSÃO

De 1920 até 1940, a cidade se expande impulsionada pela ferrovia e pelo crescimento econômico da região. Os novos bairros surgem para abrigar parte dessa nova população, e apesar da proximidade com o centro, os novos bairros são marcados por características morfológicas semelhante, porém com características sociais distintas.

Pode-se caracterizar nessa época a cidade com um centro e periferia (atual pericentral), uma vez que os novos bairros estão separados por barreiras físicas (córregos) ou ferrovia. Neste período, ocorrem superações dos primeiros obstáculos físicos para dar continuidade à expansão da malha urbana, são eles: os córregos Cajubá e São Pedro (ambos ainda sem canalização) e a linha férrea.

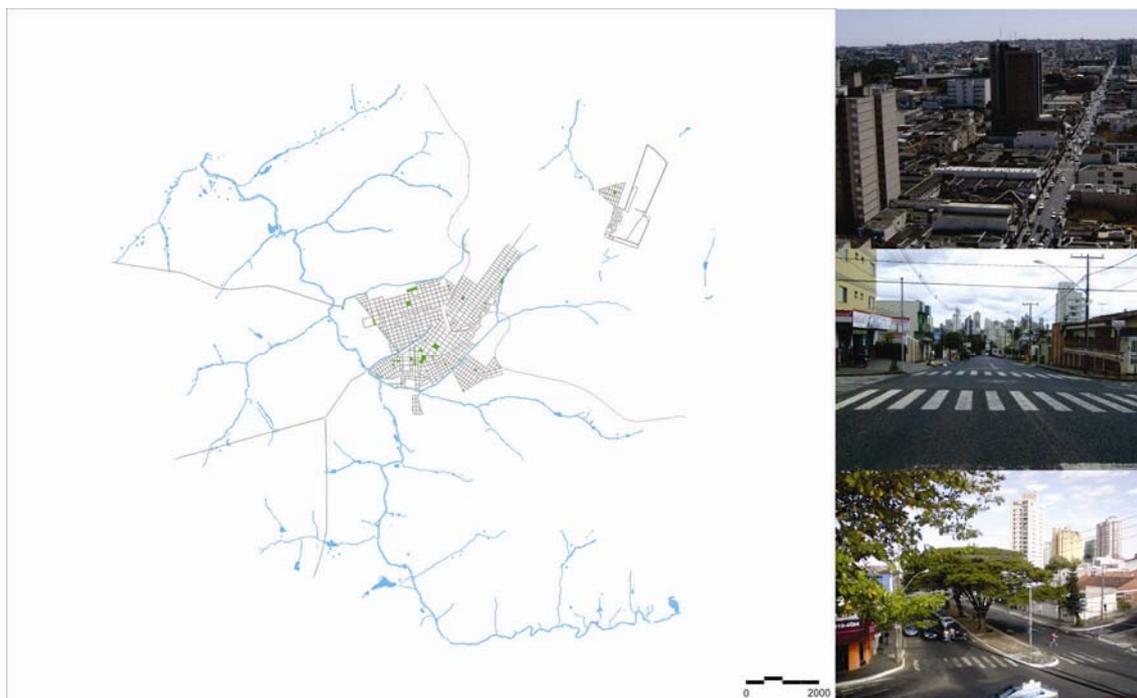


Figura 2: Malha urbana em 1940 – De cima para baixo: Avenidas Floriano Peixoto; Duque de Caxias e Getúlio Vargas. Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

O padrão da quadra ortogonal regeu esses parcelamentos, em uma tentativa de costura entre os novos loteamentos e o centro da cidade, através de bairros com desenho que repete a malha xadrez da parte alta, entretanto com quadras de menor dimensão, propiciando lotes de menores áreas. Porém, o que se percebe é que a preocupação com os espaços livres diminuiu, focando em uma maior ocupação e na

necessidade de ocupar as encostas da cidade, o que não propiciava um desenho tão organizado. Poucas praças foram feitas, apenas a Praça Nossa Senhora Aparecida e a Praça Nicolau Feres. Os antigos bairros – Aparecida, Lidice, Cazeca, Martins – apresentam na atualidade altas densidades, e são extensões do centro da cidade, porém com traços dessa história que definiu o seu padrão morfológico e forma de ocupação, onde a rua é o principal elemento de estruturação da vida cotidiana da população.

Outra característica é a consolidação de bairros além do Córrego São Pedro – Patrimônio e Saraiva - que impulsionou a ocupação para a zona sul da cidade, porém inicialmente reservados a população negra da cidade. Ainda no bairro é possível perceber essa ocupação, porém pela localização privilegiada está sofrendo um rápido processo de transformação.

4. DE 1940 A 1950: NOVOS BAIRROS JUNTO À FERROVIA E A TRANSPOSIÇÃO DO RIO UBERABINHA

Com a implantação dos loteamentos Dona Zulmira e Tubalina, a cidade transpõe o Rio Uberabinha, ultrapassando mais um dos limites naturais da cidade. Vale ressaltar o desenho urbano destes loteamentos, que diferem da malha ortogonal até então implantada na cidade. O desenho segue padrões de cidade jardim, com grandes canteiros viários e espaços mais ajardinados definindo o traçado.



Figura 3: Malha urbana em 1950 – De cima para baixo: BR-365, Av. Getúlio Vargas e margens do Rio Uberabinha. Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

Em direção oposta, em direção ao Aeroporto, novos loteamentos são implantados. O bairro Umuarama segue o desenho ortogonal que se consolida desde o centro da cidade até a futura estação ferroviária. Consolidado como principal bairro do setor norte, é uma extensão do Bairro Brasil, e que sofrerá uma crescente desvalorização com a futura construção da BR 050, fragmentando esse setor da cidade. Os bairros da região norte foram concebidos sem a presença de espaços livres no seu traçado. O único “respiro” se dará com a instalação do campus da UFU, que embora seja uma continuação do traçado do bairro, se destaca pela quantidade de espaços livres, dando ao local outro significado e visibilidade.

Outro importante eixo de crescimento da cidade se dá com a implantação de bairros a leste dos trilhos de trem no sentido Uberaba. Os bairros Lagoinha, Carajás e Pampulha são loteamentos que surgem em função da ferrovia, seja pela triagem de “leprosos”, feita pela companhia Mogiana, ou para abrigar funcionários e trabalhadores vindos do campo. Nesse momento a cidade já contava com 40 mil habitantes.

Neste período é criada a Comissão de Urbanismo pela Câmara Municipal, com o fim de avaliar os problemas urbanísticos latentes e as péssimas condições de infraestrutura nos bairros.

A leitura desse documento [Atas da Comissão de Urbanismo], além de nos dar uma idéia das condições gerais da cidade — uma grande diferença do grau de infraestrutura existente no centro e na periferia —, mostra também os problemas que já se apresentavam: a necessidade de adoção de uma política de habitação dirigida aos trabalhadores e de coibir o loteamento de área urbana muito além das necessidades de crescimento da população, a canalização de córregos que limitavam a área central e a falta de legislação de controle do crescimento da cidade. FONSECA (2007)

Com a implantação dos novos loteamentos, a cidade expande seus limites e começa a compor um sistema de espaços livres, que até então era formado apenas pelas praças da malha ortogonal, agregando novas morfologias e categorias de espaços livres, principalmente a viária, pensados como uma estrutura que poderia transformar desenho urbano da área central.

5. DE 1950 A 1960: PERÍODO DE EXPANSÃO

A canalização do córrego Cajubá marca o início da transformação dos cursos d’água em infraestrutura viária em Uberlândia. O córrego dá lugar a Avenida Rio de Janeiro (atual Getúlio Vargas) e consolida o modelo de ocupação dos fundos de vale para vias expressas. A construção dos primeiros edifícios verticais em altura, notadamente voltados à população de alta renda, marca o início do processo de adensamento da região central, alterando o padrão morfológico. Edifícios modernos são construídos dando uma nova conotação à paisagem urbana.

Seguindo a tendência da década anterior, experimentações de traçados urbanos são executadas em novos bairros, sendo o Roosevelt o mais significativo em termos morfológicos, com traçado irregular e um sistema viário circular com vias radiais conectadas por praças. Esse modelo é marcante no tecido urbano da cidade. Os bairros Jaraguá e Tibery seguem morfologias onde o sistema viário adquire uma importância maior na organização dos espaços livres. Esses bairros, então periféricos, são marcados pela falta de manutenção dos espaços livres, prejudicando a sua condição no sistema que continuava a se moldar. Nessa década a cidade atinge uma população de 95 mil habitantes, impulsionada pelo desenvolvimento da região centro-oeste do Brasil. Com o rápido crescimento, os problemas de infraestrutura passam a ser crônicos como falta d’água, captação de esgotos, drenagem pluvial e pavimentação.

A ausência de planos urbanísticos ou normativas que norteassem o crescimento físico da cidade fazia com que projetos de novos loteamentos fossem aprovados sem muito critérios técnicos ou exigências, o que resultava num tecido urbano descontínuo e na criação de novos bairros totalmente sem infraestrutura. Era freqüente a desapropriação de terrenos para a abertura, continuidade, alargamento ou retificação de ruas ao redor do Centro ou dos bairros mais próximos. A falta de terrenos para a implantação de praças, escolas e hospitais, era habitual e levava, com freqüência, o município a desapropriar áreas ou negociar, diretamente com os

loteadores, a doação de áreas para tais fim. Os projetos de novos loteamentos eram aprovados pela própria Câmara Municipal e, visto que muitos loteadores eram os próprios prefeitos ou pessoas diretamente ligados a eles, poucas exigências eram feitas ou até mesmo se permitia a aprovação de loteamentos fora do perímetro urbano. [...] Na verdade, a cidade sofria as conseqüências da falta de uma legislação urbanística que impedia o crescimento excessivo do tecido urbano. Uberlândia, nessa época, apresentava uma rede urbana extensa, com baixa densidade de ocupação e entrecortada por grandes vazios urbanos. (FONSECA, 2007)

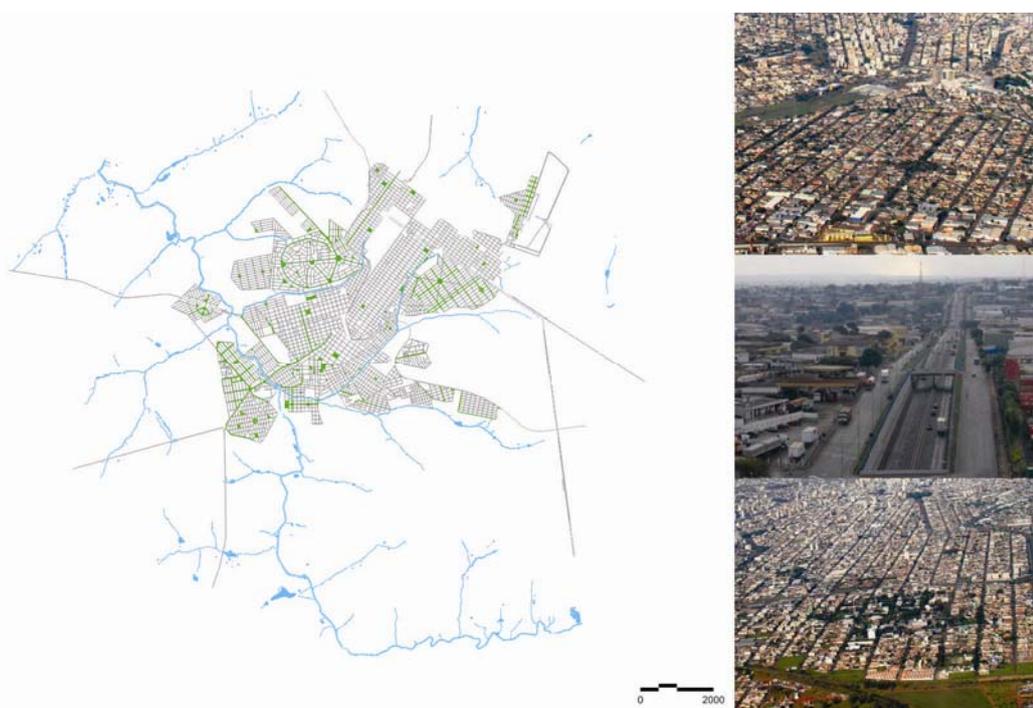


Figura 4: Malha urbana em 1960 – De cima para baixo: Loteamento Luizote de Freitas, BR-050 e loteamento Umuarama. Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

6. DE 1960 A 1970: NOVAS CENTRALIDADES COM A TRANSPOSIÇÃO DA FERROVIA

Uma grande intervenção marca essa época, a mudança dos trilhos para o norte da cidade. A barreira física causada pela presença dos trilhos e da estação Ferroviária na região central motiva a construção de uma nova linha férrea e nova Estação na periferia da cidade. O antigo pátio ferroviário, motivo de grandes discussões, dá lugar à atual Praça Sérgio Pacheco² e um novo sistema viário ligando o centro ao bairro vizinho. No trecho leste da antiga linha férrea é construído a Avenida João Naves de Ávila, hoje um eixo estruturador da cidade.

A abertura da João Naves de Ávila impulsionou uma nova ocupação das suas margens, como o bairro Santa Maria e o Campus da Engenharia, atual UFU-Santa Mônica.

A descontinuidade do tecido neste período é determinante para a configuração da forma urbana atual de Uberlândia. A implantação dos loteamentos periféricos afastados da malha urbana consolidada marca a expansão urbana em direção as regiões Oeste e Leste, sendo estes os vetores de crescimento urbano a serem explorados pelas empresas imobiliárias.

² O projeto original da praça coube ao paisagista Roberto Burle Marx, porém somente parte foi implantado, e o que foi implantado foi prejudicado com o sistema viário que passa pela praça.



Figura 5: Malha urbana em 1970 – De cima para baixo: Av. Aspirante Mega, Pç. Sérgio Pacheco e Pç. Rita Huguene (vista para o Centro). Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

Outro aspecto é determinante para a morfologia da cidade, a implantação dos loteamentos Altamira e Cidade Jardim, na região sul. Inicia-se aí um processo de saída da classe média e alta da região central da cidade, que opta por bairros mais afastados e com outro contexto urbano. Esses bairros caracterizam-se pela boa condição de espaços livres, sejam públicos com praças, ou privado, em função do tamanho dos lotes, em média com 1000m².

7. DE 1970 A 1980: CENTRO LOGÍSTICO DO BRASIL

O crescimento econômico impulsionado pelo setor agrícola e de distribuição de mercadorias, promove uma nova transformação do tecido urbano. Com a consolidação do Distrito Industrial, na região norte, ocorre também o aumento da demanda por habitação em seu entorno. Novos loteamentos são implantados ao redor da área industrial e efetiva-se, então, a ocupação destas regiões pela população de baixa renda. Como em muitas cidades brasileiras essas áreas periféricas sofrem com o descaso dos gestores e a falta de espaços livres, que anteriormente se distribuíam de modo mais equilibrado pela cidade, agora negligenciados por parcelamentos precários e de pouca qualidade espacial.

Esse crescimento alterou também a estrutura viária da cidade. Ponto nodal do interior do Brasil, o intenso movimento de carga nas vias urbanas fez com que se tornasse necessário a construção de vias de escoamento, e na época outra canalização de rio foi feita, a BR 362. Essa estrada fragmentou o tecido nesse setor e parte dos investimentos da cidade foi para a qualificação de outro setor da cidade, a Zona Sul. A construção da Av. Nicomedes A. dos Santos dá caminho à ocupação efetiva em direção a região sul, que aconteceria nas próximas décadas.

As obras de qualificação do sistema viário na zona sul intensificam-se, sendo as mais marcantes a canalização do córrego São Pedro, implantando a Av. Rondon Pacheco, e córrego Jataí, implantando a Av. Monsenhor Eduardo, ligação para uma das principais áreas de lazer da cidade, o Parque Sabiá, complexo que reúne também o estádio municipal.



Figura 6: Malha urbana em 1980 – De cima para baixo: Loteamento São Jorge, Av. Rondon Pacheco e Parque do Sabiá. Elaboração: Lucas M. de Oliveira

Nesse mesmo momento o bairro Santa Mônica é implantado na colina entre a antiga linha do trem e o parque do Sabiá, e tem como base do desenho, ruas e avenidas largas e extensas áreas de praças em meio ao parcelamento ortogonal, porém não mais com quadras de 100x100, mas retangulares de 70x180, padrão nos novos loteamentos urbanos. Em 1980 a população da cidade atinge 230 mil habitantes, e cada vez mais a fragmentação do tecido urbano promove a segregação espacial das regiões da cidade.

8. DE 1980 A 1990: A VEZ DA ZONA SUL

A Zona Sul, que então pouco se conectava a cidade ganha um novo status, a de nova moradia para a classe média e alta emergente do crescimento econômico da cidade. O Bairro Jardim Karaíba torna-se o principal ponto de atração da área. O parcelamento configura-se com extensos jardins frontais nas casas, que não poderiam ter muros, e logo se torna a imagem da qualidade urbana que Uberlândia almejava e que se perdera com a construção de bairros populares na região periférica.

Se por um lado a Zona Sul cresce como local das classes mais abastadas, nas suas franjas novos bairros populares são parcelados. A implantação dos loteamentos, como o bairro São Jorge, marcam a ocupação da região sudeste da cidade, com clara função especulativa dos resíduos entre estes loteamentos e a cidade. Os novos bairros novamente são loteamentos urbanos onde o espaço livre é apenas uma taxa regulada pela lei 6766, locadas no projeto para aprovação, porém, não implantas. A ausência de investimentos públicos nesses setores da cidade faz com que a apropriação das ruas seja o principal palco da vida cotidiana. Esse modelo de loteamento, que definia a paisagem de outras regiões, avança para a região sul, formando um anel que será o limite entre a área urbana e a periurbana. Muitos fundos de vale são incorporados ao tecido urbano, porém sem sua ocupação e intervenção do Estado. Esse potencial da cidade descreve uma característica que será destacada na atualidade, a do grande potencial sistêmico proporcionado pelos fundos de vale.



Figura 7: Malha urbana em 1990 – De cima para baixo: Center Shopping, Av. Jerusalém (Bairro Canaã e Av. Solidarietà (Bairro Dom Almir). Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

9. DE 1990 ATÉ OS DIAS ATUAIS: A CONSOLIDAÇÃO DO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES

A década começa com muitas mudanças na cidade. Shoppings, grandes redes de supermercados e um imponente conjunto administrativo transformam a conexão das vias Rondon Pacheco e João Naves.

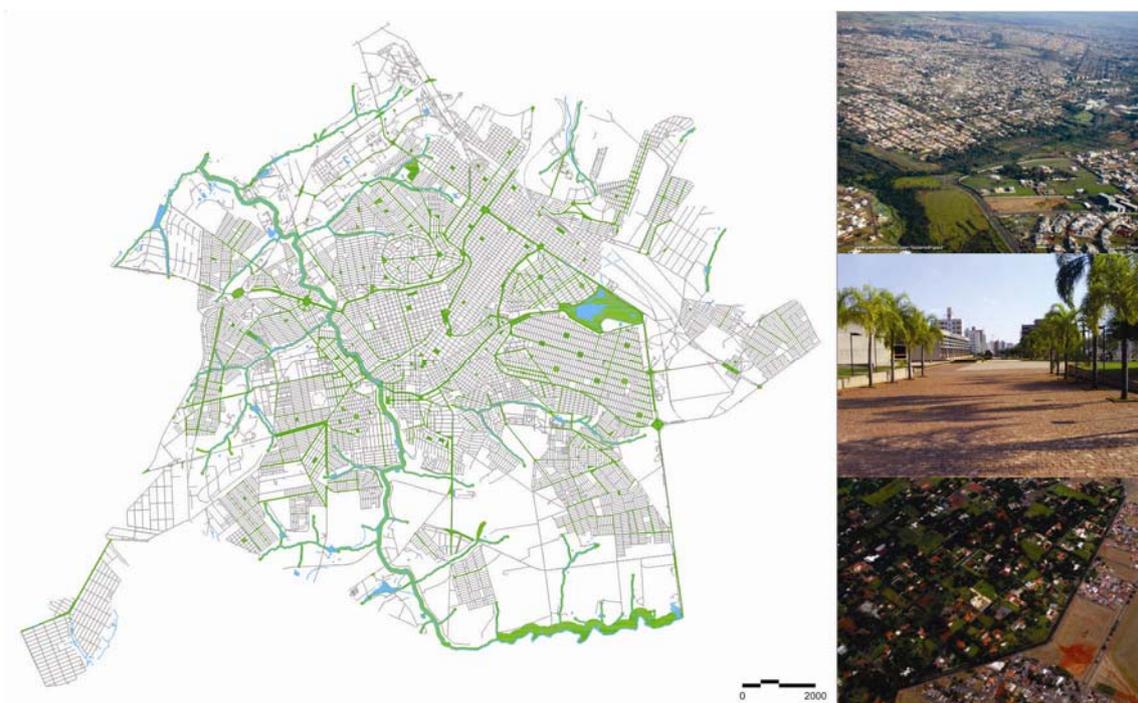


Figura 8: Malha urbana em 2005 – De cima para baixo: Rio Uberabinha (Zona Sul), Praça Cívica (Centro Administrativo) e Bairro Mansões Aeroporto. Elaboração: Lucas M. de Oliveira.

Assim como em muitas cidades do interior do Brasil, a construção de condomínios fechados em áreas estratégicas da cidade, e no caso a Zona Sul, marcam a segregação espacial que parece não ter fim. A elite que anteriormente vivia no centro, e que passou depois por bairros residenciais, se instala nos diversos condomínios criados na área de expansão da cidade. Junto

Novas áreas de lazer e proteção ambiental são criadas com esse crescimento. Parques urbanos municipais são criados em áreas de proteção ambiental, com destaque para o Parque Linear do Rio Uberabinha, que tem como principal objetivo criar um eixo de lazer, cultura e educação ambiental ao longo do trecho mais urbanizado, costurando a área central com os bairros que antes eram segregados. Em outros pontos da bacia do Rio Uberabinha algumas intervenções auxiliam a manutenção dos recursos hídricos e matas de cerrado, tornando-se o principal eixo de estruturação dos espaços livres no Sul e Oeste da cidade.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O padrão morfológico de Uberlândia segue o modelo que Amorim e Sena definem para as cidades médias. A inserção do espaço livre como um dos principais elementos de definição da estrutura morfológica das cidades médias possibilitou uma melhor identificação dos setores definidos por Amorim e Sena como configuradores da cidade média: o centro e subcentro, o pericentro e a periferia, além dos parcelamentos dispersos existentes na região periférica. Esse modelo se estrutura como um sistema capaz de organizar o tecido urbano em diferentes níveis, seja na condição física do espaço como a esfera pública em diferentes tipos de espaços³.

A região central é provida de praças com maior reconhecimento e identificação da população. São locais de intenso uso pela população, dos moradores que vivem nos bairros a outras pessoas que as utilizam em diferentes momentos e modos. As praças definem a estrutura da região central e a valorizam. Na região pericentral nota-se a transformação da malha ortogonal por desenhos mais diferenciados, com o surgimento de grandes eixos de circulação com avenidas arborizadas e praças com outros desenhos e papéis dentro da malha.

Na região periférica dois tipos de parcelamentos sobressaem, a dos condomínios fechados, que detêm um grande estoque de espaço livre, e os parcelamentos para população de baixa renda, com baixas taxas de espaços livres e com padrões morfológicos de quadras retangulares. Vale ressaltar que neste setor e na região periurbana encontram-se grandes áreas de fundo de vale com grande potencial paisagístico.

Esse estudo permite que possamos entender a configuração dos espaços livres ao longo do tempo, e visualizar quais foram as decisões e construções do espaço que configuraram o atual conjunto de espaços que determinam esse sistema.

11. REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, O. B. e SENA FILHO, N. de. A Morfologia das cidades médias. Goiânia; Ed. Vieira. 2005.

COCOZZA, G. de P; OLIVEIRA, L. M. de. Espaços e Espacialidades: caracterização dos espaços livres de Uberlândia. In: *5º Colóquio QUAPÁ-SEL*, 2010, São Paulo. 5º Colóquio QUAPÁ-SEL. São Paulo, 2010.

COCOZZA, G. de P; OLIVEIRA, L. M. de. Urban form and open spaces: the case of Brazilian medium-sized cities. In: *18 International Seminar on Urban Form, 2011*, Montreal. Urban Morphology and the Post-Carbon City, Montreal, 2011.

³ O padrão morfológico de Uberlândia foi estudado no artigo "Urban form and open spaces: the case of Brazilian medium-sized cities", apresentado durante o 18º International Seminar on Urban Form, em 2011.

FONSECA, M. de L. P.. *Forma Urbana e Uso do Espaço Público. As transformações no centro de Uberlândia, Brasil*. 2007. 353 p. Tese (Doutorado). Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Vallés (Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio), Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, 2007.

MOURA, G. G.; SOARES, B. R. A periferia de Uberlândia/MG: Da sua origem até a sua expansão nos anos 1990. *Caminhos da Geografia*, Uberlândia, v. 10, n. 32, p. 22-40, dez. 2009.